NS
3683

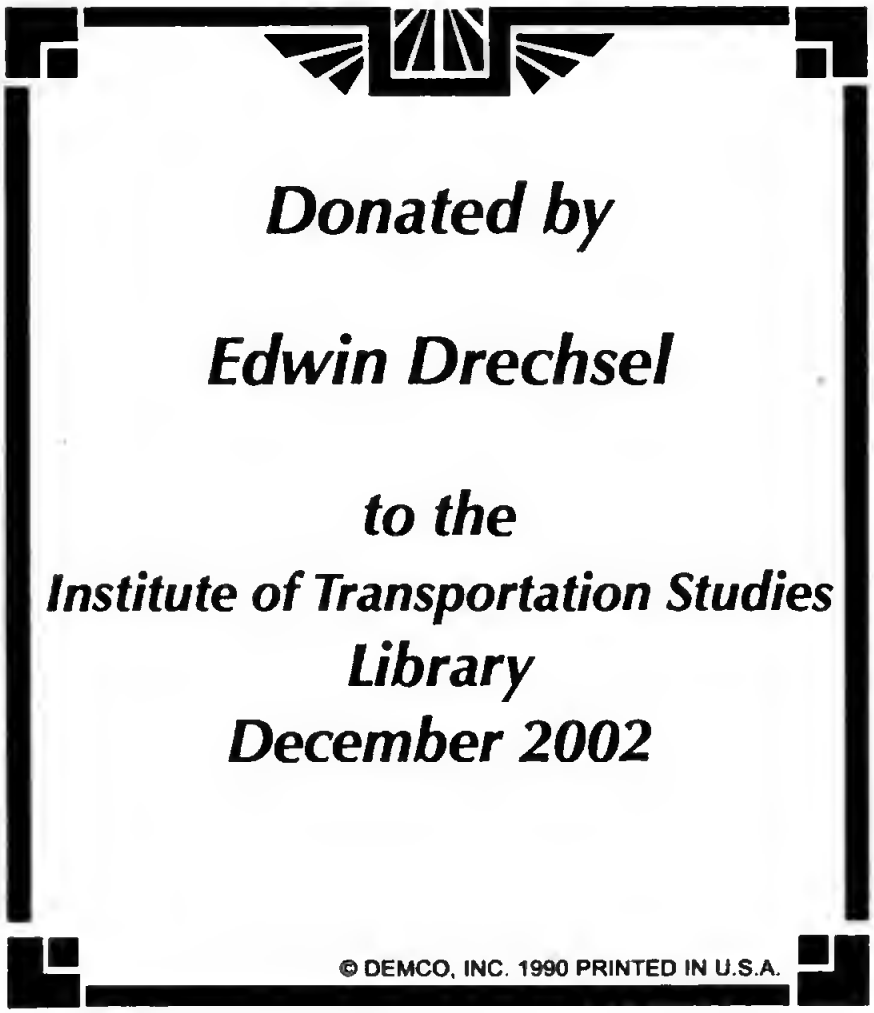
[NRLF]

UC-NRLF
$B 26 276

S·M·S· MÖWE

VON KORVETTENKAPITÄN GRAF ZU DOHNA

VERLAG FRIEDRICH ANDREAS PERTHES A.-G. GOTHA



© DEMCO, INC. 1990 PRINTED IN U.S.A.

Phot. Nic. Perscheid, Berlin.

NS
3683
[NRLF]

Graf Dohnas Möwebuch

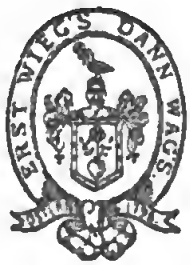
S.M.S. „Möwe“

Vom Kommandanten

Korvettenkapitän Burggraf Graf Nikolaus zu Dohna-Schlodien

Mit einem Bildnis
und 18 während der Kreuzfahrt S. M. S. „Möwe“
gemachten photographischen Aufnahmen

Hunderteinundfünfzigstes bis zweihundertstes Tausend



Verlag Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha
1916

Digitized by Google

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, vorbehalten.
Die Bilder sind ausschließliches Eigentum des Verlages.
Copyright 1916 by Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha.

Inhalt

Die Kriegsaufgabe der „Möwe“

Seite

Die letzten Vorbereitungen 7

Der Befehl — Engländer, deutsche Kreuzer und U-Boote — Minikry — Sturm und Regen — Das Zebra — Alles bereit.

Die Ausfahrt 11

„Anker auf“ — In der Sperrzone — Die Meinung eines Freundes — Erst die Pflicht, dann die Neigung — Bekanntmachung der Aufgabe — Gefechtsbereit! — Ablösung — „Dicke Luft an Steuerbord“ — Norwegens Küste — Dem Ziel entgegen.

Silvester 14

Windstärke 9 — Um eine Erfahrung reicher — Die Lotmaschine — Seekarte und Landkarte — Die fürsorglichen Briten — Tempora mutantur.

Möweneier zu Neujahr 17

Erwartungsvolle Stunden — Ein seltsamer Vogel — Die Minen im Raum — Der Rangierbahnhof — „Wirf!“ — Was man beim Minenlegen beachten muß — Der brave Lampenputzer — Das erste Ei — Zählmeister und Stoppuhr — Ausschluß der Öffentlichkeit — Szylla und Charybdis — Vierundzwanzig Stunden auf der Brücke — „S. M. S. Möwe Hurra!“

Warten bei schlechtem Wetter 26

Der Atlantik im Zorn — Der I. O., die Schiffshandwerker und die Perlen — Revolution der Minen — Astronomie und Philosophie — Liebesgaben — Sherlock Holmes und die Skatspieler — Musik an Bord — Wetterpropheten — Wir werden verfolgt — Ehrliche Fischer — Englische Wachsamkeit — Nelson.

Kreuzerkrieg

Eine Doublette als erster Fang 36

Ein Feiertag — Die Abendzeitung der „Möwe“ — Zwei entgegenkommende Engländer — Versenkung der „Farringford“ — Ein gemütvoller Ausreißer — Schwarze Diamanten — Eine Sprengung — Proviantergänzung — Ein eiliges Begräbnis — Die Nachtrettungsbojen — Übung macht den Meister — Eine erfolgreiche Mahnung — Unterbringung der Gefangenen.

Die „Appam“ 48

„Ariadne“ — Das brennende Kartenhaus — Unerwünschte Hartnäckigkeit — Passagierdampfer oder Kriegsschiff? — Gestörter

Inhalt

Seite

Funkspruch — Die Schnellfeuerkanone — Panik auf der „Appam" — Die befreiten Landsleute — Die Liebesgabe für die Reichsbank — Ein volles Haus — Leutnant Berg — Die Magenfrage — Kriegsgefangen — Sir Edward Merewether und Mr. James — Eine kleine Lektion — Disziplin an Bord der Prise — Der Kapitän läßt mit sich handeln.

Seegefecht mit der „Clan McTavish" 62

Bei Dunkelheit gestellt — Eine vorsichtige Gegenfrage — Fluchtversuch und Folgen — Er schießt — Der Kampf von der „Appam" aus gesehen — Die Ladung — Ein wundervoller Anblick — Verluste des Gegners — Der englische Regierungsbefehl und der schottische Kapitän — Weiße und farbige Engländer.

Inder an Bord 70

Gefangenenabschub — Die „Appam" geht ab nach Amerika — Die würdigen Inder — Sympathiekundgebung des Sarangs — Eine unerfüllbare Bitte — Religiöse Bräuche — Reis oder Sterben — Verlockender Kuchen — Die Tauglichkeit der Inder.

Linientaufe und Kohlentrimmen 77

Das Stellbicheln — Vorbereitungen — Der Zöllner Triton — Die Taufe — Der Dreimastsegler Edinburg — In Schönheit sterben — Kaisers Geburtstag — Kohlenübernahme — Das Taubenhaus — Das Ende der „Corbridge".

Der Kreuzfahrt zweiter Teil 85

Vergrämtes Wild — Der Belgier — Ein gemütliches Gefängnis — Spanische Küche — Der „Flamenco" — Ein Unfall — Deutsche Barbaren — Pflicht gegen Pflicht? — Der Fund in der Kamera — Der Norweger — Läßt uns das Glück im Stich? — Ein ironischer Gegner — „Horace" — Wertvolle Ladung — Die „Westburn" geht nach Teneriffa — Acht gegen 180 — Offiziersdienstuer Badewitz — Die Sprengpatronen — „Sutlej" schläft — Kesselexplosion zur rechten Zeit — Eine Beute, die wir laufen lassen müssen — Kurs nach Norden — 50 Ritter des Eisernen Kreuzes — „Maroni" — Ertrunkene Pommerylisten.

Erste Zeitungsnachrichten. Das Schicksal der „Appam" 99

„Piraten" — Der „Saxon Prince" — Die Fahrt der „Appam" — Speisekarte und Konzerte — Wächter und Bewachte — Amerikanische Neugier — Leutnant Berg und der englische Konsul — Prise oder Kriegsschiff — Britische Unverfrorenheit — „Kronprinz Wilhelm" und „Eitel Friedrich" — Noch einmal Sir Merewether.

Dicke Luft ringsum 105

Für 40 Millionen bis zur Abfahrt der „Appam" — Moralische Wirkung des Möwefluges — „Bahrenfeld" und „Turpin" — Wieviel Wasser verdrängt die Möwe? — Ein fabelhaftes Gefecht bei den Bermudas-Inseln — Steckbrieflich verfolgt.

Durchbruch und Heimkehr 107

Unsere Gefangenen — Werden wir tauschen? — Zwei Rauchwolken — Unangenehme Temperatur — Beunruhigende Funksprüche — Britische Torpedobootzerstörer? — Deutsche Torpedoboote — Amrum — Das Ehrengeleit — Funkspruch des Flottenchefs — Kaisertelegramm — S. M. S. „Möwe" und seine Besatzung.

„Ihr woll'n wir unser Leben weihn,
Der Flagge schwarz-weiß-rot."

Die Kriegsaufgabe der „Möwe"

Die letzten Vorbereitungen

„Minenlegen an verschiedenen Stellen der feindlichen Küste, dann Kreuzerkrieg führen", das war der Befehl, der mir, unter Ernennung zum Kommandanten S. M. S. „Möwe", Ende des Jahres 1915 erteilt wurde. Man kann sich vorstellen, welch hohes, freudiges Glücksgefühl mich erfüllte.

Minenlegen und Schädigung des feindlichen Seehandels, das war zwar beides an sich nichts Neues für die Marine. Laut genug drangen ja Tag für Tag in Zeitungsnachrichten und Telegrammen die zunehmenden Klagen aus England, Frankreich und Italien zu uns herüber über die schweren Verluste an Kriegs- und Handelsschiffen, sowie über die schlimme Störung ihrer Verbindungen über See. Überall dort waren unsere

U-Boote an der Arbeit, in der Nordsee und in der Frischen See, im Mittelländischen und im Schwarzen Meer.

Mir aber sollte es vergönnt sein, einen deutschen Kreuzer wieder einmal draußen auf dem weiten Weltmeer zur Geltung zu bringen, wo infolge der ungeheuren Übermacht der Gegner die deutsche Kriegsflagge sich nach den herrlichen Ruhmestaten der „Karlsruhe“, „Dresden“, „Emden“ und „Ayesha“, ebenso der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“, „Kronprinz“ und des Kreuzergeschwaders leider nicht mehr hatte zeigen können. Für jeden Deutschen schon viel zu lange hatte England damit geprahlt, daß seine Flotte uns von den Hochstraßen der Ozeane weggefegt habe, und daß englische Schiffe in der Lage seien, außerhalb des gefährdeten Gürtels in der Nähe der europäischen Küsten die Verbindung mit Nord- und Südamerika, Afrika und Australien völlig ungefährdet aufrechtzuerhalten.

Durch diese Rechnung gilt es einen Strich zu machen. Wenn aber der geplante Schlag gelingen soll, dann dürfen wir nicht allein auf frischen Wagemut und gutes Glück vertrauen, die List soll und muß ersetzen, was uns an Stärke fehlt.

Als daher kurz vor Weihnachten Schiff und Besatzung seeklar sind und wir die letzten kurzen

Probefahrten hinter uns haben, kommt die letzte und nicht unwichtigste der Vorbereitungen an die Reihe: wir müssen Mimikry treiben, indem wir uns das Aussehen eines harmlosen Handelsschiffes geben.

Farbentopf und Malerquaste treten also jetzt in ihr Recht, und strahlend vor Vergnügen macht sich die gesamte Besatzung an die Arbeit. Kunstgerecht werden Schiffswände, Aufbauten und Masten gemalt. Schon wird mit freudiger Genugtuung festgestellt, daß nach einigen Stunden emsigen Schaffens die „Möwe" anfängt auszusehen, wie ein ganz gewöhnlicher, unscheinbarer Frachtdampfer, dem auch der mißtrauischste englische Kriegsschiffkommandant nicht ansehen kann, welche gefährliche Ladung er birgt.

Aber, o weh! Ein heftiger Sturm mit Regen setzt ein und zwingt uns zum Abbrechen der Arbeit. Als ich mir am nächsten Morgen die Bescherung ansehe, hat der Regen die gestern frisch aufgetragene Farbe in langen Streifen herunterlaufen lassen, und die „Möwe" sieht infolgedessen aus wie ein schwimmendes Zebra. In dieser Bemalung würde sie sicherlich den Verdacht des vertrauensseligsten englischen Fischerbootes auf Vorposten erregt haben, es würde sofort argwöhnen, daß hier etwas nicht in Ordnung sei.

Glücklicherweiſe bleibt es in der letzten Nacht vor dem zum Auslaufen feſtgeſetzten Termin trocken. Die Malerei wird ſchleunigſt wiederholt und gelingt diesmal ſogar beſonders gut, denn infolge der naſſen Vortage erreicht ſie nicht den Glanz der Neuheit, ſondern hat ein ganz gewöhnliches, den Argwohn bannendes, mattes Ausſehen gewonnen. Jetzt kann es alſo losgehen.

Die Ausfahrt

Bei unsichtigem Wetter wird „Anker auf“ gegangen und die Fahrt beginnt. Bald tauschen wir die letzten Grüße mit den deutschen äußersten Vorpostenbooten und nach kurzer Zeit befinden wir uns schon in Gegenden, wo wir jeden Augenblick einen Zusammenstoß mit englischen Zerstörern und Unterseebooten zu erwarten haben. Jedermann an Bord ist gespannt, was uns der nächste Moment bringen wird, und mir geht die freundliche Äußerung eines guten Freundes durch den Sinn, der, als er von meiner Aufgabe hörte, ironisch bemerkte: „Was wollen Sie denn eigentlich? Sie werden doch natürlich gleich am ersten Tage arretiert.“ So ganz einfach würde die Arretierung freilich nicht sein, denn selbstverständlich ist das Schiff vom Augenblick des Auslaufens an in voller Gefechtsbereitschaft, und wer immer mit uns anbindet, ob groß oder klein, der soll bald genug zu merken bekommen, daß unsere „Möwe“ keineswegs so zahm und friedlich ist, wie sie aussieht.

Aber so gern die Geschützführer und Rohrmeister möglichst schon jetzt zeigen möchten, was sie können:

augenblicklich kommt es darauf an, daß ein Kampf vermieden wird, der auch bei günstigem Ausgange nur verraten haben würde, was für ein eigenartiger Vogel den Flug aus dem deutschen Hafen angetreten hat. Damit wäre aber die mit so großer Sorgfalt vorbereitete Unternehmung schon in den ersten Stunden vereitelt. Glücklicherweise meint der Wettergott es gut mit uns: er hat uns dicken Nebel geschickt, und die erste Nacht ist so dunkel und rabenschwarz, wie ich es mir nur wünschen kann.

Ich mache der Mannschaft die Kriegsaufgabe in allgemeinen Umrissen bekannt, und jedermann freut sich, als er hört, daß es gegen England gehen soll, denn gerade dem englischen Gegner gehörig eins auszuwischen, das ist der höchste Wunsch jedes deutschen Seemanns. Zu Unterhaltungen hierüber ist aber die Zeit nicht angetan; jedes unnütze Wort und Geräusch wird vermieden. Gespannt starren die Augen in die Finsternis. Alle zwei Stunden werden die Ausguckposten abgelöst und alle vier Stunden melden sich neue Offiziere bei mir auf der Brücke zur Gefechtswache.

Nach der ausgegebenen Instruktion soll der alte Posten dem neuen, der sich erst an die Dunkelheit gewöhnen muß, zeigen, wo Lichter oder sonst verdächtige Erscheinungen zu sehen sind, und er darf erst weggehen, wenn der neue Mann instruiert ist.

Um Mitternacht sind die Lichter an der Steuerbordseite ziemlich zahlreich geworden, so daß die Übergabe nach Vorschrift sich dementsprechend schwierig gestaltet hätte. Aber der Seemann muß sich zu helfen wissen. Ich höre mit stillem Vergnügen, wie ein abgelöster Ausguckposten seinem Nachfolger die inhaltsschweren Worte sagt: „Du, pass' gut auf! An Steuerbord ist dicke Luft!" Damit ist in der Tat die Lage für beide Teile völlig genügend erläutert und ich schließe mich ihrer Meinung an.

Auch diese lange erste Nacht geht vorüber. Durch Ausweichmanöver ist es geglückt, völlig ungesehen zu bleiben. Morgens bei Hellwerden sind wir in Sicht von Norwegens schneebedeckten Bergen, und weiter geht die Fahrt mit frischem achterlichen Winde nordwärts. Es ist ein wunderbar schöner Tag. Herrlich das Gefühl, das erste Hindernis glücklich hinter sich zu haben, und nunmehr ganz auf sich selbst angewiesen zu sein, um die treue, eifrige Besatzung und das gute Schiff dem eigentlichen Ziele entgegenzuführen: den Feind zu schädigen, wo es nur geht.

karte jener berühmten, selbstverständlich wahren Anekdote, wo ein Seeoffizier von einer Landratte gefragt wird:

„Sagen Sie mal, wie finden Sie sich eigentlich auf dem Meere zurecht, wenn es kein Land zu sehen gibt?“

Der Seeoffizier fängt nun an zu erklären:

„... Zunächst haben wir dafür die Seekarten ...“

Da unterbricht ihn der Wissensdurstige:

„Ja, wenn Sie Karten haben, dann ist die Sache ja ganz einfach.“

Zum Überfluß kommt nach dem Loten auch noch ein prächtiges Leuchtfeuer in Sicht, das die Engländer fürsorglich für uns brennen gelassen haben. Die Peilung stimmt genau, und wir machen kehrt, um morgen das Ziel direkt anzusteuern.

Unterdessen ist sang- und klanglos das neue Jahr hereingebrochen; um sieben Uhr morgens komme ich völlig durchnäßt und durchfroren zur Koje.

Noch im Einschlafen fällt mir eine Silvesternacht in Berlin ein, die gerade so lange gedauert hat, im übrigen aber doch einigermaßen anders verlief wie diese hier. Zum längeren Nachdenken über den Unterschied zwischen damals und jetzt ist indessen keine Zeit. Morgen gibt es auf alle Fälle einen sehr anstrengenden Tag, dann heißt es ganz auf dem Posten sein. Also zunächst schlafen.

Möweneier zu Neujahr

Das neue Jahr fängt gut an.

Das Schiff liegt bei leiſem weſtlichen Winde ſo ruhig, daß wir die paar Stunden, die wir noch bis zum Beginn des Minenlegens vor uns haben, ausnutzen können, um den Anſtrich der Bordwände, der bei dem ſchweren Wetter der letzten Tage wieder ſehr gelitten hat, zu erneuern.

Mit wenigen Lotungen — wie am Tage vorher — beſtimmen wir genau den Schiffsort und fahren dann bei hellem Tageslicht mit langſamer Fahrt auf Englands Küſte los.

Das ſind Stunden, die ich lange nicht vergeſſen werde. Jeden Moment denkt man: Jetzt muß unbedingt doch die erſte Rauchwolke der Wachfahrzeuge in Sicht kommen und uns zwingen, umzudrehen. Aber weit und breit iſt nichts zu ſehen. Bei herrlichſtem Sonnenſchein und klarſtem Horizont nach allen Seiten bleiben wir unentdeckt. Näher und näher kommen wir der Küſte. Immer noch nichts Verdächtiges zu ſehen. Die Engländer ſind offenbar doch beſſere Menſchen, als wir im allgemeinen anzunehmen geneigt ſind.

Sie ahnen nichts davon, daß der heutige Neujahrstag ein großer Festtag für uns werden soll, und daß es eine Möwe gibt, die anstatt erst im März und April schon jetzt in dieser ungewohnten Jahreszeit durchaus einige Eier an der englischen Küste zu legen beabsichtigt. Den Mannschaften wird nochmals bekanntgegeben, daß wir dicht unter Land eine Minensperre legen wollen.

Das ist eine nicht leichte Aufgabe, bei der die ganze Besatzung angestrengt zu tun hat. Gewöhnlich stehen die Minen, schwarze eiförmige Ungeheuer von beinahe Manneshöhe und zwanzig Zentner Gewicht, sorgfältig festgezurrt in langen Reihen unten im Schiffsraum. Für den Gebrauch werden sie auf Geleisen unter einen Fahrstuhl gefahren, auf das Oberdeck befördert, und dort wiederum reihenweise auf Geleisen aufgebaut, die mit ihren Ausweichestellen dem Deck eines Minenschiffes das Aussehen eines Rangierbahnhofes geben.

Selbstverständlich werden die Minen erst kurze Zeit vor dem Auslegen mit Zündern versehen. Das besorgt bei uns das besonders ausgebildete seemännische Personal unter Aufsicht des Torpederoffiziers. Um sie über Bord setzen zu können, ragen die Enden der Geleise an der Abwurfstelle noch etwa einen Meter über die Bordwand hinaus. Die Mine, die an der Reihe ist, bekommt auf das

Kommando „Wirf“ einen tüchtigen Stoß und plumpst dann mit elegantem Schwung in sicherer Entfernung vom Schiff ins Wasser.

Zunächst bleibt sie dabei mit ihrem bisherigen Rollwagen, der nunmehr ihr Anker werden soll, einträchtiglich verbunden. Erst nach einiger Zeit löst sie sich automatisch vom Fahrgestell ab und steigt vermöge ihres Auftriebs nach oben, bis bei einem gewissen Abstande von der Meeresoberfläche das Ankertau durch eine sinnreiche Klemmvorrichtung festgehalten wird. Die Größe dieses Abstandes wird nach der Stärke der herrschenden Strömung und nach dem Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser derart gewählt, daß die Minen einerseits nicht tiefer als nötig stehen, andererseits aber auf keinen Fall etwa bei Ebbe sichtbar werden, denn damit wäre natürlich das Geheimnis der Sperre alsbald verraten.

Es kommt aber nicht nur darauf an, daß die Minen nach der Tiefe richtig eingestellt werden, sondern sie müssen auch in den richtigen Abständen voneinander ausliegen, so daß kein großes Schiff die Sperre passieren kann, ohne eine von ihnen zur Explosion zu bringen.

In dieser Beziehung kann ich aber ganz unbesorgt sein. Jeder einzelne an Bord kennt seine besondere Aufgabe auf das genaueste und weiß, daß er heute,

an unſerem erſten Ehrentage, ſein Allerbeſtes herzugeben hat, damit nichts fehlgeht bei dem geplanten Anſchlag gegen den Tyrannen des Meeres, gegen das ſeeräuberiſche England.

Schon ſeit drei Uhr nachmittags iſt mit der Förderung der Minen nach oben begonnen. Ununterbrochen hört man das Rattern der Dampfwinden und das Rollen der Minen auf den unteren und oberen Geleiſen. Wie eine große Uhr arbeitet das Ganze, und oben auf der Brücke herrſcht eitel Freude, denn das Wetter iſt prächtig, und wir fahren auf die Küſte zu, ohne daß weit und breit etwas Verdächtiges in Sicht kommt. Daß wir ſo völlig ungeſtört bleiben würden, hatte ich ſelbſt nicht geglaubt, denn das Anſteuern des Landes bei hellichtem Tage geſchah nur, um keine Zeit zu verlieren, ſetzte uns aber natürlich der Gefahr der Entdeckung im hohen Maße aus. Wenn der böſe Feind uns in die Nähe gekommen und ſich auch nur ein ganz klein wenig um uns gekümmert hätte, dann wäre ich natürlich ſofort ausgerückt und hätte die Anſteuerung des Landes zum zweitenmal im Dunkeln verſucht, aber ſo war es mir ſchon lieber.

Um vier Uhr nachmittags kommt wiederum ein charmantes helles Leuchtfeuer in Sicht. Vielen Dank, du braver Lampenputzer! Nun weiß ich wenigſtens wieder ganz genau, wo der Standort

meines Schiffes ist, und das Unternehmen an der immerhin recht gefährlichen felsigen Küste erscheint so gut wie gesichert. Um nicht vor Einbruch der völligen Dunkelheit an Ort und Stelle zu sein, wird erst noch einmal kehrtgemacht. Als aber um fünf Uhr der Torpedooffizier meldet: „... Minen klar zum Werfen", wird mit großer Fahrt Kurs auf den Punkt genommen, wo die erste Mine fallen soll.

Der Barometer, der bis dahin gut stand, fängt plötzlich an, rapide zu fallen. Es beginnt zu wehen und zu regnen. Bald gießt es in Strömen, kräftige Schnee- und Hagelböen setzen ein: ein richtiges Sauwetter also. Aber mir kann das alles nur angenehm sein: je unsichtiger das Wetter, desto besser für uns. Nur das Verschwinden des Leuchtfeuers beunruhigt uns eine Zeitlang. Sollte es vielleicht eine Zeitlang gelöscht gewesen sein? Doch gottlob kommt es während einer Regenpause wieder klar und deutlich in Sicht. Schnell wird noch eine Peilung genommen. Alles stimmt.

Und nun geht durchs Schiff der Befehl: „Alle Mann auf Station zum Minenwerfen." Nach fünf Minuten kommt durchs Telephon die Meldung zurück: „Alles klar." Um sechs Uhr fällt die erste Mine, und von nun ab vollzieht sich das Weitere wieder ganz automatisch. Oben auf der

Brücke werden Fahrt und Kurs genau nach dem Sperrplan geregelt. Nach dem Werfen der ersten Mine sind nur noch kurze Befehle von oben her nötig, denn das Hieven der weiteren Minen geschieht auf Grund der vorher schriftlich aufgesetzten Anweisung in bestimmten Zeitintervallen. So hört man auch an der Abwurfstelle keine Kommandos als das „Wirf“ des Zählmeisters, der mit der Stoppuhr in der Hand wie ein Luchs aufpaßt, daß zur befohlenen Zeit, je nach dem Plane, wieder ein neues Möwenei gelegt wird.

Soweit geht alles gut. Aber immer toller wird das Wetter, ein richtiges Schneegestöber entwickelt sich. Die Windstärke steigt auf 10—12; ununterbrochen ist das Schiff in schäumenden Gischt gehüllt; eine See nach der anderen geht über Schiff und Mannschaften weg. Aber die Leute arbeiten mit außerordentlicher Freudigkeit, ein jeder weiß, daß je toller der Sturm, um so sicherer der völlige Ausschluß der Öffentlichkeit. Und darauf kommt alles an, denn wenn der Gegner auch nur im geringsten Wind davon bekommt, was hier unmittelbar unter seiner Nase vor sich geht, dann werden schon am nächsten Tage seine Minensuchdivisionen ans Werk gehen und die verseuchte Gegend wieder auf ihre Weise desinfizieren. Aber gottlob ahnen unsere lieben Vettern auf ihrer

Insel nichts; von niemand belästigt fahren wir von halb zehn Uhr ab gegen die See an, und als wir zwei Stunden später am Endpunkt angelangt sind, brennt zu unserer Freude das Leuchtfeuer noch immer, als ob nichts vorgefallen wäre.

Wartet es nur ab, ihr allzu sicheren Beherrscher des Meeres, was euch vielleicht schon die nahe Zukunft bringt. Mit dem Fallen der letzten Mine ist die erste der auszulegenden Sperren glücklich gelegt, und wer weiß, ob nicht bereits in kurzer Zeit das eine oder andere Möwenei seine Wirkung tun wird.

Die Decks werden wieder in Ordnung gebracht, aber das Wetter sorgt dafür, daß wir trotzdem noch nicht zur Ruhe kommen. Eine haushohe See schlägt uns die vorderen Pfortendichtungen ein. Damit nicht gar zu viel Wasser ins Schiff dringt, müssen wir auf „Halbe Fahrt“ gehen und kommen damit eine Stunde lang überhaupt nicht mehr von der Stelle.

Das sind sorgenvolle Augenblicke. Um fortzukommen müssen wir Kurs quer zur See nehmen. Das ist aber bei dieser Windstärke außerordentlich gefährlich. Vor uns, in der Windrichtung, haben wir die Küste, von der mehrere Lichter der dort zu Anker liegenden Schiffe deutlich warnend herüberblinken. Hinter uns liegen die von der „Möwe“

ſelbſt gelegten Minen, in die wir unfehlbar hineintreiben, wenn das Schiff ſich nicht gegen den Sturm halten kann.

Es hilft nichts, wir müſſen gegenan. Schiff und Beſatzung haben eine ſchwere Probe zu beſtehen, Brecher auf Brecher kommen über. Um zwei Uhr morgens werden uns noch einmal die inzwiſchen gedichteten Pforten eingeſchlagen. Wir gehen auf langſame Fahrt und ſtehen noch immer an derſelben Stelle.

Endlich flaut es ab. Ich verſuche es erſt mit halber Fahrt, dann wieder mit großer Fahrt. Wir kommen vorwärts.

Um vier Uhr morgens kommt der „I. O.“ (der Erſte Offizier) auf die Kommandobrücke, um mich abzulöſen. Nach 24 Stunden anſtrengenden Dienſtes auf der Brücke tut mir der Schlaf wohl. Um ſechs Uhr erhalte ich gute Meldung über das Wetter; es ſcheint ſomit alles klar zu gehen. Gut und feſt ſchlafe ich noch bis neun Uhr.

Am nächſten Morgen ſind Bad, Frühſtück und Wetter gleich wohltuend. Die Sonne ſcheint lachend auf uns herab, und wir haben gute Peilungen nach einigen Felſen bekommen.

Nachmittags kann ich der braven Mannſchaft meine volle Anerkennung ausſprechen. Ich ſage ihnen ungefähr: „Der erſte und wichtigſte Teil

unſerer Aufgabe iſt hiermit erfüllt und den Engländern die Seefahrt in dieſer Gegend auf längere Zeit verekelt. Die Mannſchaft hat ſich trefflich bewährt, jeder Mann hat ſeine Pflicht mit hingebender Sorgfalt getan. Beſonders ausgezeichnet haben ſich die Minenwerfermannſchaften, die unbekümmert um die überkommenden Seen ihre Arbeit vollbrachten, und die Heizer, die freiwillig zwölf Stunden lang vor den Keſſeln blieben, bis ihre Kameraden die Arbeit an Deck erledigt hatten. Daß wir die Aufgabe durchführen und in einem derartigen Wetter Minen legen konnten, verdanken wir in erſter Linie den vorzüglichen Seeeigenſchaften unſerer ‚Möwe'. Es mag nun kommen, was da will, wir haben das volle Vertrauen, daß unſer braves Schiff in jedem Wetter durchhalten wird. Das wollen wir nicht vergeſſen und heute rufen: ‚S. M. S. Möwe Hurra!'"

Das war einer der ſchönſten Tage meines Lebens.

Warten bei ſchlechtem Wetter

Es iſt nur gut, daß wir unſere erſte Aufgabe hinter uns haben, denn während der nächſten Zeit hätten wir zum Legen der Sperre keine Gelegenheit mehr gehabt. Ein Sturmwetter, wie es eben nur der Nordatlantik zuſammenbraut, iſt uns ununterbrochen beſchieden. Ein Minimum nach dem anderen geht über uns hinweg. Kalt und naß iſt es überall, trockene Kleider ſind ein holder Traum. Eine ganze Woche lang werden wir ſchlingernd und ſtampfend wie toll herumgeworfen und haben nur daran zu denken, wie wir das Schiff gegen die See halten. Von Vorwärtskommen iſt kaum die Rede. Gern wäre ich wegen der Gefahr des Aufgegriffenwerdens wenigſtens etwas weiter von der Küſte abgegangen, aber es ging nicht.

Auch während dieſer ſchlimmen Tage war für Abwechſlung an Bord hinreichend geſorgt. Die See hat wieder einige Luken eingeſchlagen und die Mannſchaftsräume unter Waſſer geſetzt. In einer Geſchützkaſematte ſteht das Waſſer buchſtäblich meterhoch. Da heißt es, die Mängel ausbeſſern und die Dichtungen verſtärken. Boote werden uns eingeſchlagen,

die Vorratsräume laufen voll, unſere ſchönen Kartoffeln ſtehen unter Seewaſſer, was ihrem Wohlgeſchmack ſpäter nicht gerade zugute kommen wird.

Das ſind Tage, die namentlich der Erſte Offizier nicht vergeſſen wird. Überall ſoll er ſeine Augen haben, anordnen, was zu machen iſt, wenn wieder einmal etwas zu Bruch geht. Böſe genug ſieht er aus, weil ſein ſonſt ſo ſchmuckes Schiff ſo übel zugerichtet iſt, aber das hilft ihm nichts, hier heißt es findig ſein und mit Hilfe des Bootsmanns, Zimmermanns, Segelmachers und Schmieds jeden neuen Schaden ſogleich beſeitigen. Bei dieſer Gelegenheit werden denn auch die Genies unter den einfachen Seeleuten entdeckt, die alles können und immer ungerufen dort auftauchen, wo ſie gebraucht werden. Solche Perlen ſind unbezahlbar, durch ihre Findigkeit und Fixigkeit helfen ſie uns über die ſchlimmſte Zeit hinweg, und das ganze Schiff iſt ihnen dankbar dafür.

An einem Tage, wo es beſonders bunt hergeht, hat die rieſenhohe See vorn ſogar die Geſchützpforten eingeſchlagen. Es bleibt nichts übrig, ich muß umdrehen und vor der See herfahren, bis der Schaden ausgebeſſert iſt. Alſo Backbord das Ruder! Im kritiſchen Moment, in dem die See quer einkommt, legt ſich das Schiff über bis zur Grenze der Möglichkeit, und als es ſich eben etwas auf-

richten will, kommt noch eine haushohe Welle hinterher und drückt das Schiff wiederum auf die Seite. Alles hält den Atem an; wird's gut gehen oder nicht? Aber die brave „Möwe“ gibt nicht so leicht klein bei, sie richtet sich wieder auf und dreht vor den Wind. Beim Lenzen, wie es in der Seemannssprache heißt, läßt es sich schon besser aushalten. Vorn im Schiff wird mit aller Kraft an den Pforten gearbeitet, und auch auf der Brücke hat man es endlich einmal einige Augenblicke trocken.

Lange aber soll die Freude nicht dauern. Kaum ist die Reparatur vorn fertig, da bricht eine See von hinten über das Heck und richtet hier allerhand Unheil an. Also müssen wir wieder umdrehen, und auch diesmal geht alles gut. Wenigstens hier oben. Aus dem Inneren des Schiffes kommt aber jetzt plötzlich die Alarmnachricht, daß die Minen im Begriffe stehen, Revolution zu machen. Ihre Befestigungen haben bei den unerhört heftigen Schlingerbewegungen nachgegeben, und sie zeigen Lust, auf eigene Faust im Laderaum herumzuspazieren.

Das darf ihnen natürlich auf keinen Fall gestattet werden. Bis auf den letzten Mann muß die Besatzung heran, um schweres Unheil zu verhüten, und man kann sich leicht vorstellen, daß es eine harte und gefährliche Arbeit ist, die schweren Un-

getüme zu bändigen. Aber nach einigen Stunden ist auch dies gelungen, und zu meiner Freude kann mir gemeldet werden, daß außer leichten Verletzungen einiger Leute nichts Ernstliches passiert ist.

Genußreich waren diese Tage nicht. Wenn die Sache allzu lange dauert, sieht man sich an den schönsten Wellenbergen und ihren weißen Sturzkämmen satt und auch die grandiose Musik des Sturms wird einem gründlich über. Und dann erst der ewig graue Winterhimmel!

Doch nein. Diesem letzteren muß ich etwas Gutes und Schönes lassen. Während der ganzen Fahrt hat er mir bis jetzt jeden Morgen und jeden Abend einmal, sei es auch nur für einige Minuten, die Sterne gezeigt, so daß es mir selbst bei dem schlechtesten Wetter stets möglich war, aus den Gestirnshöhen den Schiffsort zu bestimmen.

Und wer das Beobachtungsbuch der „Möwe" durchsieht, der findet dort an jedem Abend und jedem Morgen verzeichnet: „Mars x Grad" — „Venus y Grad", darunter eine mächtig gelehrte Berechnung mit einigen hundert Sinussen, Kosinussen und Logarithmen, und endlich als Ergebnis: Schiffsort.

Länge n Grad, Breite n Grad.

Ich weiß nicht, woher es kommt, daß einige

Menſchen den Seeleuten manchmal zutrauen, daß ſie ebenſo wie die Förſter gelegentlich ein wenig aufſchneiden, aber diesmal iſt es wirklich wahr, daß ausgerechnet die Planeten Mars und Venus uns von Anfang an ſo beſtändig treu geblieben ſind, wie ihre Götterpaten in den Zeiten des Olymps es angeblich nie geweſen ſind.

Vom kriegeriſchen Mars kann man es zwar wohl begreifen, daß er einem gewagten Unternehmen, wie dem unſrigen ſeine Gunſt ſchenkt. Aber weshalb auch die holde Venus? Wollte ſie uns etwa dafür entſchädigen, daß die Mehrzahl von der Beſatzung für lange Monate von jedem Verkehr mit dem ſchönen Geſchlecht vollſtändig abgeſchnitten war? Sei dem wie es wolle: die beiden Planeten haben uns ſogar noch in der allerletzten Nacht ſo hell geleuchtet wie nie zuvor, und es iſt mir eine angenehme Ehrenpflicht, ihnen hierdurch für all ihre Huld und Güte in freundlicher Erinnerung zu danken.

Die Zeit des ungeduldigen Wartens auf beſſeres Wetter wird ausgenutzt, um die mitgegebenen Liebesgabenpakete zu öffnen und zu verteilen. Die Heimat hat uns mit allen möglichen ſchönen Dingen aufs reichlichſte verſorgt, insbeſondere findet ſich eine treffliche Auswahl von Büchern für jede Geſchmacksrichtung vor. Ich mache die Be-

Linientaufe: Der Kommandant erhält ſeinen Orden.

Linientaufe: Der Erſte Offizier wird von „Neptun“ ausgezeichnet.

Linientaufe: „Neptun“ mit ſeinem Gefolge.

Kohlentrimmen.

Ein wertvoller Fund aus einer engliſchen Kamera:
Der Kreuzer „Glasgow“.

Digitized by Google

Die „Weſtburn“.

Die „Weſtburn“ fährt mit den 180 Engländern ab.

obachtung, daß neben den Klaſſikern die Detektivromane die meiſten Liebhaber finden: auf den langen Nachtwachen kann man ſich ja auch ſo wunderſchön ausmalen, wie der betreffende Fall ganz anders hätte verlaufen können, wenn der übermenſchlich ſchlaue Sherlock-Holmes nicht gerade im richtigen Moment dem wahren Verbrecher auf die Spur gekommen wäre, während alle anderen natürlich einen vollſtändig Unſchuldigen im Verdacht haben. Und das Schöne dabei iſt, daß zum Schluſſe unweigerlich der Böſewicht gefaßt wird, während die Gerechtigkeit triumphiert.

Noch mehr Abnehmer als die Bücher haben aber die Skatkarten. Man glaubt gar nicht, wo überall der Seemann einen geeigneten Winkel zum ungeſtörten Skatſpielen zu finden weiß. Wenn einer einen Jungen oder ein Aß ausſpielt, dann knallen die Karten nur ſo nieder auf die umgekehrte Waſſerpütze oder irgendeinen anderen improviſierten Tiſch. Sorgſam werden die Finger genetzt, um die Karten beſſer aufnehmen zu können. So bekommen dieſe in kürzeſter Friſt eine verdächtige klebrige Kruſte, die den großen Vorteil hat, daß die Blätter beim Schlingern des Schiffes nicht gar ſo leicht vom Tiſch herunterrutſchen. Mancher derbe Witz würzt das Spiel, und gern gönnen wir den Leuten das harmloſe Vergnügen. Es hält die Spieler und die

Kiebitze bei guter Laune, und dies ist eine große Hauptsache bei unserem Unternehmen.

Auch von der guten Stimmung in der Offiziersmesse kann ich mich fortdauernd überzeugen. Der Raum liegt nämlich gerade unter der Kommandantenkoje und beherbergt das einzige Klavier an Bord. Schon ganz früh morgens werde ich mit Wagner oder Chopin beglückt, drehe mich auf die andere Seite und schlafe beruhigt in dem Gefühl weiter, daß unten alles in bester Ordnung ist.

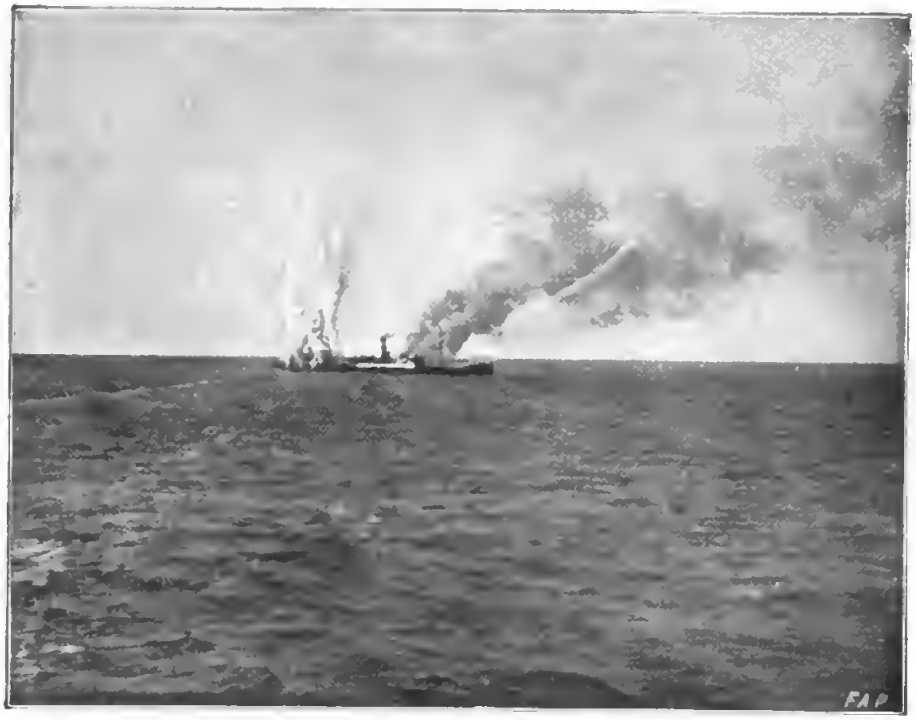
Den ganzen Tag über hört die Klaviermusik nicht auf. Das Programm kenne ich schon sehr bald auswendig, und nachts kommt noch Gesang dazu, die Stimmung wird dann patriotisch. Den Höhepunkt bilden gewöhnlich: „Die Vöglein im Walde“. Merkwürdig, wie die Marschlieder der Armee auch in der Marine beliebt sind. Ja, ja, man denkt auf der hohen See sich so manches dabei, wenn es heißt:

In der Heimat, in der Heimat,
Da gibt's ein Wiedersehn!

Trotz dieser harmlosen Vergnügen meint aber ein jeder an Bord, es könnte nun wirklich bald besseres Wetter kommen. Der Barograph jedoch bleibt unerbittlich. Das dauert nun schon mehr als sechs Tage. Manchmal geht er langsam höher, aber nur, um bald noch tiefer zu fallen. Als er auf seinem Tiefstande von 718 Millimeter angelangt,

„Farringford“ in gefährlicher Nähe.

Das Prisenboot kommt zurück.



Torpedierung der „Ariadne“.

Die „Appam“.

sagt die eine Partei der Wetterpropheten: „Viel tiefer kann er nicht mehr sinken, und es muß nun doch bald besser werden.“ Die andere Partei dagegen behauptet, daß das schlechte Wetter gewiß noch lange anhalten werde. Der gleiche Widerstreit der Gefühle zeigt sich, wenn die Kurve gelegentlich nach oben geht. So lernt man schnell die Optimisten und Pessimisten unter der Besatzung kennen.

Aber nun steigt das Glas wirklich und wir gehen zum zweitenmal an die Küste heran. Da kommt morgens in der Dämmerung ein großer Dampfer in Sicht. Wir halten ihn zunächst, der hohen Aufbauten wegen, für ein Passagierschiff. Erst eine Kursänderung, die er vornimmt, um hinter uns zu kommen, macht ihn uns verdächtig. Ganz grau ist er gemalt; es kann nur ein Hilfskreuzer sein, und zwar einer von den ganz großen. Das wäre ein schöner Fang für uns.

Alle Augen sehe ich auf mich gerichtet. Ich weiß, was sie erwarten: den Befehl zum Gefecht.

Aber die „Möwe“ darf jetzt noch nicht daran denken, sie darf noch nicht ihre Karten aufdecken, sonst steht das Auslegen der dritten und letzten Minensperre auf dem Spiel. Selbst ein erfolgreicher Angriff würde, falls der Dampfer Funkentelegraphie an Bord hat, alles verraten. Erst muß die Hauptarbeit getan und müssen alle Minen gelegt

ſein, dann iſt die „Möwe“ frei, zu tun und zu laſſen was ſie will.

Mit ſehr gemiſchten Gefühlen ſehen wir den großen Dampfer hinter uns herumfahren. Er dreht auf uns zu und beobachtet uns. 8000 Meter Abſtand, alſo gute Schußweite, wird gemeſſen.

Plötzlich dreht er ab und ſcheint ſich über unſeren Charakter beruhigt zu haben. Wir können noch hören, daß er tatſächlich einen Funkſpruch an die nächſte Küſtenſtation macht. Vielleicht werden wir „gemeldet“. Das könnte immerhin peinliche Folgen haben; infolgedeſſen ändere ich für alle Fälle, ſobald er aus Sicht, den Kurs, um unliebſamen Nachforſchungen zu entgehen.

Mit großer Fahrt gehen wir jetzt auf den Ausgangspunkt einer anderen Sperre zu. Das Wetter iſt diesmal windſtill und ſichtig, alſo ganz nach Wunſch. Es ſcheint alles klar zu gehen.

Um acht Uhr fünfzehn Minuten fällt die erſte Mine. Einige Lichter kommen in Sicht. Es ſind engliſche Fiſcherboote, denen wir anfangs vorſichtig aus dem Wege gehen. Allmählich werden es aber immer mehr, und ſchließlich ſind es ſo viele, daß keine Rückſicht mehr auf ſie genommen werden kann. Mitten zwiſchen die Fiſcherboote klatſchen die Minen ins Waſſer. Ausgewichen wird nur noch, damit keines überrannt wird.

Die ganze Nacht wird ſo gearbeitet. Jeden Augenblick meint man, müſſe die „Möwe“ entdeckt werden. Aber alles bleibt ruhig. Entweder halten die Leutchen uns für ein eigenes Patrouillenfahrzeug und freuen ſich über die Wachſamkeit ihrer unermüdlichen Marine, oder — ſie denken als gute Fiſcher gar nichts. Jedenfalls liegt um ſechs Uhr morgens die Sperre genau wie gewünſcht, und das iſt die Hauptſache. Somit iſt auch dieſer Teil der erſten Aufgabe erledigt.

Bei herrlichem Sonnenſchein laufen wir ab von der Küſte. Zwölf Tage lang haben wir in engliſchen Gewäſſern gekreuzt, und niemand hat uns geſtört. Nur einen einzigen Hilfskreuzer haben wir zu Geſicht bekommen, von dem wir nicht einmal mit völliger Sicherheit wiſſen, ob es einer war. Hatte etwa das ſchlechte Wetter die braven britiſchen Meereswächter von ihrem Dienſt abgehalten?

Zu Nelſons Zeiten ſoll es anders geweſen ſein!

Kreuzerkrieg

Eine Doublette als erster Fang.

Wir hatten bis zum Beginn des neuen Tätigkeitsabschnittes, also des Kreuzerkrieges, auf zwei Tage Ruhe gerechnet, die wir sehr nötig haben. Aber es kommt anders.

Der erste Tag nach Beendigung des Auslegens der Sperre verläuft ruhig. Nur der allernotwendigste Dienst wird gemacht, und zur Belohnung für das getane Werk darf jeder Mann und jeder Unteroffizier in der Kantine kaufen, was er Lust hat. Nachmittags erscheint die schönste Sonne, eine wahre Erholung nach den letzten schlimmen und anstrengenden Tagen. Alles an Deck trinkt, raucht und reckt behaglich die Glieder im warmen Sonnenschein. In der Offiziersmesse verleben wir einen gemütlichen frohen Abend. Die Abendzeitung, die wir auf funkentelegraphischem Wege erhalten, bringt die Nachricht, daß das Schlachtschiff „König Eduard VII." auf eine Mine gelaufen ist, und wir gäben irgend etwas dafür, wenn wir wüßten, ob

eins von unſeren Möweneiern ihm ſchon zum Verhängnis geworden iſt. (Tatſächlich iſt dies der Fall geweſen.)

Ungefähr ſechzig Seemeilen trennen uns jetzt noch von der regulären Dampferroute; am nächſten Tage, am 11. Januar, um zehn Uhr morgens wird auch wirklich drei Strich an Steuerbord eine Rauchwolke gemeldet. Nur langſam kommen wir auf. Nach einiger Zeit können wir durchs Glas die Maſtſpitzen und Schornſteine unſerer erſten Beute ausmachen. Sie ſoll uns nicht entwiſchen. Der Ingenieur erhält Befehl, ſoviel Dampf wie möglich aufzumachen. Bald kommen wir näher und näher. Die Aufbauten, dann der große Rumpf werden über dem Horizont ſichtbar. Nach ſeinem ganzen Ausſehen muß der Dampfer ein Engländer ſein, von etwa der gleichen Größe wie wir.

Endlich gegen drei Uhr nachmittags ſind wir auf gleicher Höhe mit ihm und ſchicken uns an, näher an ihn heranzugehen. Da kommt auch an Backbord voraus eine Rauchwolke in Sicht. Raſch und zuſehends wird ſie größer. Offenbar läuft uns ein zweiter Fang direkt in die Arme. Zwar wenn ſein Kapitän etwas rückſichtsvoller geweſen wäre, ſo hätte er gewartet, bis wir mit Nr. 1 an Steuerbord fertig geweſen wären: Jetzt erſchwert er uns nur das Geſchäft. Immerhin laſſen wir uns auch

durch ſein übergroßes Entgegenkommen die gute Laune nicht verderben. S. M. S. „Möwe“ vermindert ihre Schnelligkeit, da wir erſt abwarten wollen, was mit dem zweiten Dampfer los iſt. Er entpuppt ſich als Engländer und von derſelben Größe wie Freund eins. Als er weit genug heran iſt, geht bei uns das Signal hoch: „Wie heißen Sie?“ worauf er die Flagge und als Namen „Farringford“ ſetzt.

Jetzt iſt die Zeit zum Handeln gekommen. Da wir wiſſen, daß der Steuerborddampfer immer langſamer als die „Möwe“ iſt und uns kaum mehr entgehen kann, wird zuerſt der zweite Ankömmling aufs Korn genommen. Wir hiſſen Signal: „Stopp“, zeigen die deutſche Kriegsflagge und geben jedem der Nachbarn zum Zeichen, daß wir Ernſt machen, einen Schuß vor den Bug. Beide ſtoppen ſofort. Die „Möwe“ dreht mit Hart-Backbord Ruder neben „Farringford“ auf. Auf fünfzig Meter längſeits rufe ich hinüber: „Schiff ſofort verlaſſen!“

Meine Abſicht iſt, ſeine Leute an Bord zu nehmen, dann bei dem anderen Dampfer längsſeit zu gehen und beide Schiffe zu verſenken. Aber das geht nicht ſo leicht. Wegen des hohen Seegangs macht die Übernahme der erſten Mannſchaft einige Schwierigkeit und koſtet viel Zeit, ſo daß der Steuer-

borddampfer Gelegenheit bekommt, in einer dicken Regenbö zu verſchwinden. Infolgedeſſen gebe ich meine urſprüngliche Abſicht, den „Farringford“ durch Sprengung zu verſenken, auf und laſſe ſtatt deſſen einige Schüſſe auf ihn abgeben. Zwei davon ſitzen in der Waſſerlinie und werden wohl genügen, um ihn ſinken zu laſſen, ſo daß wir uns mit Volldampf auf die Jagd nach dem Flüchtling begeben können. Er darf uns auf keinen Fall entkommen, denn dann wären wir unzweifelhaft in Kürze verraten.

Glücklicherweiſe iſt der Kapitän ein Mann von wahrhaft edler Gemütsanlage. Um uns die Sache nicht gar zu ſchwer zu machen, hat er gewiſſenhaft ſeinen alten Kurs beibehalten, und bald kommt das Schiff, wenn auch auf ſehr weite Entfernung, wieder in Sicht. Nur langſam kommen wir näher an ihn heran und es wird mittlerweile dunkel. Ich ſchicke ihm deshalb eine Granate nach, aber nun wird der Biedermann auf einmal bockbeinig und qualmt nur noch ſtärker, er will durchaus entfliehen. Erſt eine zweite Granate bringt ihm zum Bewußtſein, daß ein Entkommen nicht mehr möglich iſt. Als Zeichen, daß er geſtoppt hat, ſetzt er drei rote Laternen und alle Lichter, und nach zweiſtündiger Jagd ſind wir längsſeit von ihm.

Unſer Priſenkommando von zwei Offizieren und

ſechs Mann begibt ſich zu ihm an Bord. Es gilt zunächſt feſtzuſtellen, wer Beſitzer des Schiffes und Beſitzer der Ladung iſt, dann müſſen die Schiffspapiere nachgeſehen und auf ihre Richtigkeit hin geprüft werden. Darauf folgt die Beſichtigung von Mannſchaft und Ladung. Die Reſultate werden jedesmal an die „Möwe“ ſignaliſiert und ſo erfahren wir, daß der engliſche Dampfer „Corbridge“ 3687 Tonnen groß, mit einer Ladung von viertauſend Tonnen Kohle von Cardiff nach Braſilien uns ins Garn gegangen iſt.

Das iſt eine hochwillkommene Botſchaft, denn Kohle iſt's, was wir brauchen, um unſere Kreuzfahrt für zwei Monate fortſetzen zu können. „Corbridge“ wird deshalb vorläufig nicht verſenkt, ſondern erhält Befehl, uns im Kielwaſſer zu folgen. Gemeinſam dampfen wir nach der Stelle zurück, wo wir die „Farringford“ verlaſſen hatten. Trotz hellem Mondſchein iſt weit und breit nichts mehr von ihr zu ſehen. Unſere Granaten haben ſomit offenbar ihre Pflicht getan; ſie haben das Schiff zum Sinken gebracht und frohen Muts über den ſchönen Doublettenerfolg dieſes erſten Jagdtages ſetzen wir unſere Fahrt fort.

Der nächſte Tag führt uns noch näher an die regelmäßigen Dampferrouten heran, bringt aber ſonſt keine beſonderen Ereigniſſe. Die „Corbridge“

erhält eine verſtärkte Beſatzung, und wird mit beſonderem Befehl verſehen, entlaſſen. Wir werden ſpäter noch von ihr hören.

Am zweiten Morgen nach der Verſenkung der „Farringford“ meldet bei Hellwerden der Ausguckpoſten: „Rauchwolke in Sicht.“ Alle Herzen ſchlagen höher bei der Ausſicht auf neue Erfolge, aber zunächſt heißt es, vorſichtig manövrieren, damit der Neuankömmling keine Gefahr wittert, und womöglich gar durch Funkſpruch die Anweſenheit eines deutſchen Kreuzers in dieſer Gegend weitermeldet.

Unſer Kurs wird deshalb ſo eingerichtet, daß wir unauffällig näher an den Dampfer herankommen. Erſt als wir feſtgeſtellt haben, daß das Schiff keine Funkentelegraphie führt, halten wir direkt darauf zu. Der Kapitän ſcheint jedoch Lunte gerochen zu haben, und verſucht ſich ſeitwärts in die Büſche zu ſchlagen, wenn man dieſen Ausdruck auf See gebrauchen darf. Erſt das Signal „Stoppen“, begleitet von einem Granatſchuß vor den Bug, bringt ihn zur Einſicht, daß hier kein Widerſtreben hilft. Traurigen Gemüts bringt er ſein Schiff zum Stillſtand.

Das an Bord geſchickte Priſenkommando ſtellt feſt, daß der Dampfer „Dromonby“ heißt, 3627 Tonnen groß iſt, der engliſchen Regierung gehört,

und mit einer Ladung Kohle für die Schiffe der südafrikanischen Station unterwegs ist. Nachdem die 15 Mann starke Besatzung an Bord der „Möwe“ genommen ist, wird die erste Versenkung durch Sprengung ins Werk gesetzt.

Sie geht in der Weise vor sich, daß eine Anzahl Sprengpatronen auf einem möglichst großen Raum der Schiffswand angebracht wird. Ist dies geschehen, dann wird die Zündschnur in Brand gesetzt, und nun heißt es für die Sprengmannschaft das Schiff so schnell wie möglich zu verlassen, denn jetzt dauert es nur wenige Minuten, bis die Explosion erfolgt und das durch die Sprenglöcher in das Innere dringende Wasser das Schiff in kurzer Zeit zum Sinken bringt. Das Boot mit den Sprengmannschaften muß sich deshalb beschleunigt in Sicherheit bringen, damit es nicht in den Strudel gezogen oder sonstwie beschädigt wird.

Das Wegsacken eines Schiffes, das kurz vorher noch mit stolzer Sicherheit seinen Weg über die unermeßlichen Weiten des Ozeans zu finden wußte und sich dem schwersten Sturm gewachsen fühlen durfte, bietet ein sehr eigenartiges und fesselndes Schauspiel.

Wer es auch nur einmal mit angesehen hat, vergißt es nicht leicht. Der schwere Schiffskörper legt sich rasch auf die Seite, und die See überspült

allmählich die Decks höher und höher, bis schließlich der Moment gekommen ist, wo das gierige, unersättliche Meer sein Opfer erbarmungslos verschlingt.

Lange nachher noch ist die Stelle der Katastrophe an gewaltigen aus der Tiefe aufsteigenden Luftblasen zu erkennen. Boote, Spieren, allerhand Holzteile und Geräte treiben am Untergangsort herum. Wind und See sorgen jedoch dafür, daß meistens schon nach wenigen Stunden die kärglichen Überreste dieser einstigen Herrlichkeit nach allen Himmelsrichtungen vertrieben sind.

Wie ungezählte Tausende von Schiffen, beladen mit märchenhaften Reichtümern, haben schon vor diesem Kriege ihre letzte Ruhestätte tief unten auf dem Meeresgrunde gefunden, und wie viele Kameraden von der Kriegs- und Handelsmarine werden ihnen am Schluß des uns aufgezwungenen Kampfes gegen den größten aller Seeräuber zugesellt sein? Kümmere sich, wer will, um solche Arithmetik höheren Stils.

Für unseren Teil sind wir zufrieden, daß heute wieder ein stattlicher britischer Dampfer die Gesellschaft der Urtiere in dem ewigen Dunkel des Meeres aufsuchen soll.

Noch besinnt sich die „Dromonby", wann sie ihre letzte Reise in Richtung des Erdmittelpunktes

antreten ſoll, da wird die nächſte Rauchwolke von Norden gemeldet, und ſofort dreht die „Möwe“ darauf zu.

Auch der Neuankömmling iſt ein Engländer und wird angehalten. Es iſt ein beſonders ſchöner und gut erhaltener Dampfer „Author“ von 3496 Tonnen, Wert etwa 3 bis 4 Millionen Mark. Nach Erledigung der vorgeſchriebenen Formalitäten wird die Beſatzung, beſtehend aus 11 Engländern und 45 Indern, bei uns an Bord genommen. Auch Schafe, Hühner und Eier ſind reichlich vorhanden, ſo daß wir unſeren Proviant in ſehr erwünſchter Weiſe ergänzen können. Vier wertvolle Rennpferde, die an Deck der Priſe ſtehen, müſſen leider erſchoſſen werden.

Das Wetter bleibt ruhig. Wir können ohne Störung arbeiten, bis gegen Abend aus Süden eine dritte Rauchwolke in Sicht kommt. Wir beenden deshalb die Übernahmearbeiten ſo raſch wie möglich, und es wird Befehl gegeben, den „Author“ ſofort zu verſenken. Diesmal hat er es mit dem Sinken ſo eilig, daß die Boote mit dem Priſenkommando und der Beſatzung ſich nur mit knapper Not in Sicherheit bringen können, ehe er in den Fluten verſchwindet. In der Eile iſt uns noch ein kleines Mißgeſchick beſonderer Art paſſiert. Es ſind nämlich drei Nachtrettungsbojen an Bord des

„Author“ geblieben, und als wir ſchon glauben, daß alles vorüber ſei, flammt plötzlich das durch die Berührung mit dem Waſſer ſelbſttätig ausgelöſte Feuer der Bojen auf und alarmiert die ganze Umgegend. Wenn der gerade auf uns zuſteuernde Dampfer jetzt Lunte riecht, könnte er uns vielleicht entwiſchen. Wir helfen uns indeſſen dadurch, daß wir ſo tun, als ob ein Mann über Bord gefallen ſei, und fiſchen dabei die Bojen auf. Infolgedeſſen kommt der Dampfer ohne Argwohn auf uns zu, und man kann ſich die peinliche Überraſchung ſeines Führers denken, als er von uns auf einmal den Befehl erhält: „Stoppen Sie ſofort und verlaſſen Sie Ihr Schiff.“ Er ziert ſich nicht lange und dreht bei. Wir ſtellen in der üblichen Weiſe feſt, daß das Schiff der große Dampfer „Trader“ von 3700 Tonnen iſt mit einer Ladung Rohzucker nach Liverpool unterwegs, und verſenken ihn durch Öffnen der Ventile und unter Anwendung einiger Sprengpatronen in knapp einer Viertelſtunde. Übung macht den Meiſter. Offenbar nimmt unſere Erfahrung in bezug auf die Erforderniſſe des Kreuzerkrieges ſchnell zu.

Die drei Kapitäne der verſenkten Schiffe werden auf die Brücke zitiert, um ihnen den Ernſt der Lage völlig klarzumachen. Sie werden nachdrücklich gewarnt, daß die Gefangenen, ſolange ſie ſich den

getroffenen Anordnungen fügen, auf eine durchaus angemeſſene Behandlung rechnen können, daß aber die geringſte Widerſpenſtigkeit ſofort die ſtrengſten Strafen herbeiführen würde. — Ich kann unſeren Gefangenen nur nachſagen, daß ſie meine mahnenden Worte in tadelloſer Weiſe beherzigt haben. Niemals iſt mir auch nur die geringſte Klage über aufſäſſiges Betragen auch nur eines von ihnen zu Ohren gekommen. Infolgedeſſen konnte ich mit gutem Gewiſſen die an ſich wenig erfreuliche Lage unſerer neuen Bordgenoſſen ſoviel als möglich erleichtern. Insbeſondere waren ſie äußerſt dankbar dafür, daß ſie bei jeder ſich bietenden Gelegenheit ſich an Deck auslüften durften. Nur zu gern gönnte man ihnen dieſe Erholung, denn der gemeinſame Aufenthalt von 150 Mann in den ungenügend gelüfteten unteren Räumen war bei der dort herrſchenden großen Hitze ſicherlich keine Annehmlichkeit, und ohnehin iſt das unfreiwillige Spazierenfahren als Gefangener ſelbſt für den begeiſtertſten Freund der Seefahrt nach meiner Meinung ein mehr als zweifelhafter Genuß.

Die Unterbringung der Gefangenen bereitete uns anfangs einige Schwierigkeiten, und der Erſte Offizier hat ſehr viele Scherereien und Kopfzerbrechen damit. Das vordere Minendeck, in dem früher die Minen geſtanden haben, wird alſo für

die weißen Engländer eingerichtet, im Hinterſchiffe hauſen ihre farbigen Landsleute. Holz haben wir genug an Bord, aus dem Kojentiſche, Bänke uſw. hergeſtellt werden können. Nach einiger Zeit ſehen dann auch die Räume einigermaßen bewohnbar aus, und daß ſchon aus Geſundheitsrückſichten auf peinlichſte Sauberkeit gehalten wird, verſteht ſich von ſelbſt. Immerhin wäre es dringend erwünſcht, die überflüſſige Menſchenladung ſobald als möglich loszuwerden, und nicht lange ſoll es dauern, bis dieſer Wunſch in Erfüllung geht.

Die „Appam“

Obſchon wir uns in der Nähe einer der viel befahrenen Dampferrouten aufhalten, bekommen wir zunächſt einen ganzen Tag lang keine Schiffe zu Geſicht und der Erſte Offizier benutzt die Zeit zur gründlichen Erneuerung des Außenbordanſtrichs, der infolge des vielen ſchlechten Wetters ſchon wieder ein recht übles Ausſehen bekommen hatte.

Am Tage darauf, den 15. Januar, frühmorgens um 7 Uhr bekommen wir indeſſen ſchon wieder Geſellſchaft. Der britiſche Dampfer „Ariadne“ von 3000 Tonnen, mit einer Ladung Mais, iſt ſo freundlich, uns in die Hände zu laufen. Die Unterſuchung und Übernahme der Beſatzung vollzieht ſich wiederum vorſchriftsmäßig wie beim letztenmal und ich beſchließe, das verlaſſene Schiff ebenſo wie damals die „Farringford“, durch Granatfeuer zu verſenken, um auf dieſe Weiſe den Geſchützführern Gelegenheit zur Übung in ihren Künſten zu geben. Als Ziel wird das Kartenhaus gewählt.

Gleich der erſte Schuß ſchlägt ein und das Schiff fängt mit enormer Rauchentwicklung an zu brennen. Dies ſieht zwar ſehr ſchön aus, entſpricht

aber keineswegs unſeren Wünſchen, denn die Rauchwolke eines brennenden Schiffes iſt auf weite Strecken hin ſichtbar und kann nur zu leicht für näherkommende Schiffe ein Warnungsſignal werden. Wir warten eine halbe Stunde und darüber, ob die „Ariadne“ nun endlich Schluß machen wird. Als ſie dann aber immer noch keine Luſt bezeigt, zu verſinken, entſchließen wir uns, einen von unſeren Torpedos zu opfern, um das begonnene Werk zu beenden. Das Unterwaſſergeſchoß läuft denn auch prompt ſeine Bahn und in kürzeſter Zeit ſackt die „Ariadne“ weg.

Der immerhin koſtſpielige Torpedoſchuß macht ſich vortrefflich belohnt. Kaum haben ſich die Fluten über der „Ariadne“ geſchloſſen, als an Steuerbord eine Rauchwolke in Sicht kommt. Schon nach kurzer Zeit ſtellt ſich aus der Veränderung der Peilung heraus, daß ſie zu einem ſehr ſchnellen, nach Norden fahrenden Dampfer gehört. Soll er uns nicht entwiſchen, ſo müſſen wir ſofort mit äußerſter Kraft gleichfalls einen nördlichen Kurs einſchlagen, der uns in ſeine Nähe führt. Während die Maſchine mit Volldampf arbeitet, haben wir Zeit, uns in allerhand Vermutungen über den Charakter des geſichteten Schiffes zu ergehen. Daß es eine große Geſchwindigkeit beſitzt, kann uns nur angenehm ſein für den Fall,

daß wir es kriegen, weil wir es dann als Begleitschiff einstellen können und ein solches uns natürlich nur von großem Nutzen ist, vorausgesetzt, daß es ebenso schnell läuft wie wir.

Andererseits haben die schnelleren Dampfer meistens auch Funkentelegraphie und wenn das Schiff versuchen sollte, hiermit Signale auszusenden, sobald es etwas von unseren Absichten merkt, dann würden wir zu ernsten Gegenmaßregeln gezwungen sein, die wir lieber vermeiden möchten, ganz besonders, wenn es sich etwa um ein Schiff mit vielen Passagieren an Bord handelt. Schließlich liegt natürlich auch noch die Möglichkeit vor, daß wir es mit einem Hilfskreuzer oder Kriegsschiff zu tun hätten.

Wir pirschen uns also mit erheblicher Vorsicht an das Schiff heran, nachdem der Ausguckposten im Mars berichtet hat, daß der Dampfer sehr hohe Masten besitzt, aller Wahrscheinlichkeit nach also tatsächlich mit Funkentelegraphie ausgerüstet ist. Der Erste Offizier läßt es sich daraufhin in seinem Eifer nicht nehmen, selber in den Mast zu steigen und meldet mir bald von oben, der Dampfer besitze nur einen Schornstein und sehr große Aufbauten. Hiernach kann es sich nur um einen Passagierdampfer oder einen Hilfskreuzer handeln. Um ihn uns aber recht genau anzusehen, ändern

wir nochmals den Kurs auf ihn zu und bald ist mit ziemlicher Sicherheit festzustellen, daß wir ein Passagierschiff vor uns haben. Nur über die Nationalität sind wir noch im unklaren, da es keine Flagge führt.

Auf 2000 Meter herangekommen, mache ich ein Manöver, das den anderen zwingt, hinter der „Möwe“ herumzufahren, wenn er nicht mit uns zusammenstoßen will. Hierbei bekommen wir dann endlich auch seinen Namen zu sehen, das Schiff heißt „Appam“. Schnell wird die Liste der Dampfer aller Nationen durchgesehen und dort lesen wir: „Appam“, englischer Dampfer, Elder Dempster Linie, 7800 Tonnen, hat Passagiere und Funkentelegraphie.“ Daß ein solches Riesenschiff wertvolle Ladung mit sich führt, ist ohne weiteres zu vermuten, zugleich aber auch, daß es nach der verbrecherischen Praxis der Engländer mit Geschützen bewaffnet ist, deren Gebrauch für das Schiff, namentlich aber für die Passagiere die ernstesten Folgen nach sich ziehen würde.

Wir hissen deshalb zugleich mit dem Signal: „Stoppen Sie sofort!“ die Kriegsflagge in der Hoffnung, daß er bei ihrem Anblick jeden Gedanken an zwecklosen Widerstand von selbst aufgeben würde. Zunächst jedoch denkt er gar nicht daran zu stoppen, und ich muß ihm erst einen

scharfen Warnungsschuß vor den Bug schicken, damit der Kapitän sich darauf besinnt, was es heißt, in Kriegszeiten die Befehle eines Kriegsschiffes zu mißachten. Der Versuch, sich der Anhaltung und Durchsuchung durch ein Kriegsschiff durch die Flucht zu entziehen, berechtigt bekanntlich das letztere ohne weiteres zu den allerschärfsten Maßnahmen.

Der Schuß hat denn auch den gewünschten Erfolg. Die „Appam“ vermindert sichtlich die Fahrt und liegt bald still. Nach einigen Sekunden jedoch wird mir gemeldet, daß sie Funksprüche aussendet. Das hilft ihr zwar nicht viel, denn alsbald funken unsere eigenen Telegraphisten derart dazwischen, daß ihr Gespräch von niemandem verstanden werden kann. Immerhin könnten in der Nähe befindliche Schiffe auch schon aus den gestörten Funkgesprächen entnehmen, daß hier in der Gegend etwas nicht in der Ordnung ist. Dies muß also unter allen Umständen verhindert werden.

Ich lasse deshalb die Geschütze auf seine Funkenstation richten, die sich auf der Brücke befindet. Das hat denn auch die gewünschte Wirkung, daß die „Appam“ schweigt, ohne daß wir einen Schuß abzugeben brauchen. Nun gehe ich hinter ihr herum, und als wir auf 50 Meter das Heck runden, erkennen wir, daß englische Kriegsschiffmatrosen in

Uniform dabei sind, eine kleine dort aufgestellte Schnellfeuerkanone auf uns zu richten.

Sollten sie wirklich auf uns feuern, so könnte man das nicht mehr als Mut, sondern als eine tollkühne Dreistigkeit bezeichnen, denn die Leute müssen doch einsehen, daß sie mit ihrem kleinen Kanönchen gegenüber unserer starken, weit überlegenen Bestückung nichts auszurichten vermögen. Mehr noch, es wäre ein Verbrechen gegen die Passagiere gewesen. Denn, wenn wir gezwungen gewesen wären, das Feuer zu erwidern, so wären dabei unzweifelhaft auch die unbewaffneten Passagiere zu Schaden gekommen.

Um der gefährlichen Situation schnellstens ein Ende zu bereiten, lasse ich deshalb einen zweiten Warnungsschuß, diesmal gerade über die Köpfe der Geschützmannschaft hinweg, abgeben. Wir sehen, wie die Leute am Geschütz schleunigst verschwinden, gleich darauf aber, nachdem der erste Schreck überstanden, wieder am Geschütz erscheinen und versuchen, den Verschluß herauszuziehen. Das wird uns denn doch zu bunt. Ich lasse einige scharfe Gewehrschüsse auf sie abgeben und diese verscheuchen sie endgültig. Selbst ihre Dickschädel haben jetzt begriffen, daß wir nicht mit uns spaßen lassen.

Ich schicke diesmal gleich zwei Boote hinüber,

da mehrere Uniformen der englischen Armee und Marine auf der „Appam“ zu erkennen sind. Aus nächster Nähe beobachten wir, wie sie die Treppe hinaufsteigen und sich auf die Brücke begeben, während auf den Decks immer mehr Menschen erscheinen, die in großer Aufregung, wie ein gestörter Bienenschwarm, durcheinander laufen, sich mit Schwimmwesten versehen und sich offenbar in größter Unruhe befinden, was nun mit ihnen werden würde.

In auffallendem Gegensatz zu dieser geängstigten Menge benimmt sich nur eine kleine Gruppe von etwa 30 Menschen, die sich an der Reling aufbauen und freudig bewegt zu uns herüberwinken. Bald löst sich das Rätsel durch die Meldung, daß es Landsleute von uns sind, 20 Deutsche mit drei Frauen und acht Kriegsgefangene von der Kameruner Schutztruppe. Sie alle waren Anfang Januar in Duala auf die „Appam“ gebracht worden, um in England interniert zu werden. Ihre Freude über die glückliche, so ganz unverhoffte Befreiung ist unbeschreiblich und wird von uns begreiflicherweise von Herzen geteilt und erwidert. Ich gebe den Befehl, die Deutschen sofort auf die „Möwe“ herüberzubringen. Mit strahlenden Gesichtern erscheinen sie bei uns, wir begrüßen sie herzlichst und feiern den großen Moment, indem

wir bei einem Glaſe Sekt drei kräftige Hurras auf S. M. den Deutſchen Kaiſer ausbringen. Ich glaube ſelten iſt ſo jauchzend, ſo glücklich in dieſen Ruf eingeſtimmt worden.

Nach und nach treffen noch weitere höchſt erfreuliche Meldungen von drüben ein. Das Schiff hat 3000 Tonnen ſehr wertvolle Ladung an Bord, und wir ſehen zu unſerer Genugtuung, daß das erhöhte Riſiko des Angriffs auf einen mit Funkentelegraphie ausgerüſteten Dampfer ſich glänzend gelohnt hat. Eine weitere ſehr angenehme Überraſchung bildet für uns die Nachricht, daß ſich an Bord der „Appam“ eine Geldſendung von etwa 1 Million Mark in Gold befindet. Die wird die Reichsbank gut gebrauchen können. Wir holen deshalb dieſe leicht transportable Beute, im ganzen 16 Kiſten, von denen 14 Goldbarren und 2 Goldſtaub enthielten, ohne eine Minute zu verlieren, auf die „Möwe“ und bringen ſie dort in Sicherheit.

Soweit geht alles ausgezeichnet. Was aber ſollen wir mit den auf der „Appam“ befindlichen vier engliſchen Offizieren, 20 Matroſen und Seeſoldaten und außerdem noch 160 Paſſagieren anfangen. Sie alle auf der „Möwe“ unterzubringen, iſt ausgeſchloſſen. Denn die verfügbaren Räume ſind ſchon jetzt mit Menſchen übervoll belegt.

Kommt Zeit, kommt Rat. Zunächſt ſchicke ich den Leutnant der Reſerve, Berg, mit einer Priſenbemannung von 22 Mann auf die „Appam“ hinüber. Selbſtverſtändlich erhalten die befreiten Deutſchen die Weiſung, ihn als Beherrſcher des großen Schiffes anzuſehen und ihn in jeder Weiſe zu unterſtützen. Sobald dies geordnet iſt, machen wir uns mit der „Appam“ im Kielwaſſer aus dem Staube, denn in dieſer Gegend iſt es jetzt nicht mehr ganz geheuer, da das geſtörte Funkentelegramm der „Appam“ vielleicht doch Verdacht erweckt hat und möglicherweiſe engliſche Kreuzer die Jagd nach uns ſchon begonnen haben.

Während der Fahrt wird vor allem feſtgeſtellt, für wie lange Zeit die „Appam“ Proviant an Bord hat. Es liegt mir nämlich alles daran, die Gefangenen, die wir doch nun einmal nicht bis zum Schluß der Kreuzfahrt bei uns behalten können, wenigſtens erſt ſo ſpät wie möglich in einen Hafen kommen zu laſſen. Denn, wenn ſie erſt gelandet ſind, iſt es mit dem bis jetzt ſo wohlbewahrten Geheimnis unſerer Exiſtenz und Tätigkeit alsbald vorbei. Wir haben dann nur noch geringe Ausſicht, bei der Überzahl der Gegner glücklich zu entkommen.

Mit Einbruch der Dunkelheit ſtoppen wir und ich laſſe den Kapitän, die Offiziere und die Be-

ſatzung der „Appam“ zu uns herüberkommen. Auch die vier Offiziere und Matroſen von der britiſchen Kriegsmarine werden zu uns an Bord geholt. Sie ſind nach Fug und Recht Kriegsgefangene und müſſen deshalb von jetzt ab ihren Freunden in unſerem Gefangenenraum Geſellſchaft leiſten.

Die Priſenoffiziere haben mir gemeldet, daß auf der „Appam“ in dem Augenblick eine wahre Panik ausgebrochen ſei, als die „Möwe“ ihren wahren Charakter als Kriegsſchiff zu erkennen gegeben habe. Die Paſſagiere, wie die Beſatzung, waren tatſächlich von blaſſem Entſetzen erfüllt und gaben ſich den troſtloſeſten Vermutungen über das Schickſal hin, das ihnen die deutſchen Seehunnen aller Wahrſcheinlichkeit nach bereiten würden.

Das Furchtbarſte in dieſem Weltkriege iſt und bleibt doch die ſyſtematiſche infame Verhetzung, und Vergiftung der öffentlichen Meinung, die unſere Gegner, allen voran natürlich die Engländer, gegen uns ins Werk geſetzt haben. Von Anfang an iſt ihnen, beſonders der britiſchen Preſſe, keine Verleumdung, keine Lüge zu niedrig geweſen, um an Stelle der fehlenden Kriegsbegeiſterung wenigſtens die flammende Entrüſtung der Bevölkerung über unſer ſchändliches Barbarentum wachzurufen. Zugleich ſollten aber mit dem Ge-

ſchrei hierüber die maſſenhaft zu erwartenden Beſchwerden der Neutralen über die völlige Mißachtung ihrer Rechte durch den Vierverband übertönt werden.

Die unerhörte Behauptung, daß wir Deutſchen erbarmungslos alles abſchlachten, was uns im Kriege in die Hände fällt, verfolgt auch wohl den beſonderen Zweck, die engliſchen Soldaten davon abzuhalten, ſich uns im Kampfe zu ergeben. Von da ab war es nur noch ein Schritt zu dem weiteren ſchamloſen Märchen, daß unſer Blutdurſt auch nicht vor Weibern, Greiſen und Kindern haltmache. Und dieſe Gemeinheiten ſind drüben ſo lange gepredigt worden, bis ſchließlich die ganze Nation an ſie glaubte.

Die vor Angſt zitternden, um ihr Leben beſorgten Menſchen auf der „Appam“ liefern den ſprechendſten Beweis hierfür und es erſcheint durchaus nötig, ihre Aufregung zu beſänftigen. Zu dieſem Zwecke beſchließe ich eine vernünftige Auseinanderſetzung mit den beiden vornehmſten Paſſagieren der „Appam“. Es ſind dies die Gouverneure der engliſchen Kolonien Sierra Leone und Nigeria, Sir Edward Merewether und Mr. James.

Ich laſſe die beiden Herren an Bord und in meine Kajüte kommen und erkläre ihnen eindring-

lichſt die Lage. Zu ihrem Glück iſt mir von den deutſchen Koloniſten auf der „Appam“ mitgeteilt worden, daß ſie beide unter den engliſchen Staatsbeamten inſofern eine rühmliche Ausnahme bilden, als ſie nicht zu den ausgeſprochenen Deutſchenfreſſern gehören, ſondern in ihren Kolonien die Deutſchen verhältnismäßig gut behandelt haben.

Infolgedeſſen teile ich ihnen mit, daß ich trotz ihrer amtlichen Eigenſchaft nicht beabſichtige, ſie als Gefangene auf der „Möwe“ zu behalten. Daß ſie uns nur geſtört hätten und überflüſſige Eſſer geweſen wären, ſage ich ihnen natürlich nicht. Offenbar hatten auch dieſe hochſtehenden Männer ſich auf ſehr viel Schlimmeres gefaßt gemacht und ihre Geſichter hellen ſich merklich auf. Es ſcheint mir indeſſen richtig, ihnen eine kleine Lektion mit auf den Weg zu geben und ich gebe ihnen mit aller Deutlichkeit zu verſtehen, daß ſie ihr freundliches Schickſal ausſchließlich den vorerwähnten Angaben unſerer Landsleute über ſie zu verdanken haben. Hätte ich erfahren, daß in ihren Kolonien die Deutſchen auch nur irgendwie ſchlecht behandelt worden ſeien, ſo würde ich ſie ohne die geringſte Rückſicht auf ihren Rang mit zu den übrigen Gefangenen geſperrt und ihnen auch keinerlei Erleichterungen gewährt haben.

Die beiden Gouverneure bringen eine Nacht an

Bord der „Möwe“ zu und werden am nächsten Morgen nach eingenommenem Frühstück auf die „Appam“ zurückbefördert. Sie bekommen den Auftrag mit, den Passagieren folgendes auszurichten:

„Das Schiff wird unter deutschem Kommando in einen gewissen Hafen gebracht werden, Hab und Gut der Passagiere soll jedem belassen bleiben. Jeder kriegsfähige Mann hat zu unterschreiben, daß er in diesem Kriege keine Waffen gegen Deutschland oder dessen Verbündete führen werde.“

„Solange den Anordnungen des deutschen Befehlshabers Folge geleistet wird, soll jedermann an Bord gut behandelt und in jeder Weise für die Sicherheit des Schiffes gesorgt werden. Bei dem geringsten Anzeichen des Widerstandes wird dagegen alle Verantwortung nicht nur für das Leben des einzelnen abgelehnt, sondern, wenn die Umstände es erfordern, wird das Schiff unweigerlich in die Luft gesprengt.“

Diese Mitteilung entspricht den Instruktionen, die ich Leutnant Berg, dem nunmehrigen Kommandanten der „Appam“ erteilt habe. Ich konnte zu ihm das volle Vertrauen haben, daß er sie gewissenhaft erfüllen wird. Nach seinem ganzen Wesen ist er durchaus der Mann, im Guten strikte Disziplin auf seinem Schiffe zu erhalten, anderer-

seits aber wird er auch nicht einen Moment zögern, die äußerste Drohung wahrzumachen, sobald die Umstände dies erfordern sollten.

Die „Appam" bleibt vorläufig noch bei uns, denn die Untersuchung des Bestandes an Kohlen und Proviant war nicht ganz einfach und nahm längere Zeit in Anspruch. Der frühere Kapitän hatte anfänglich angegeben, daß die Vorräte höchstens nur noch für fünf Tage ausreichten. Auf eindringliches Zureden gibt er schließlich acht Tage an, schließlich stellt sich aber heraus, daß das Schiff sogar noch für die doppelte Zeit mit Nahrungsmitteln und Brennstoff ausgerüstet war. Das genügt, um das Schiff nach den Vereinigten Staaten von Amerika zu bringen, die allein für die Bergung der Prise in Betracht kommen.

Der Augenblick, wo das über der „Möwe" schwebende Geheimnis gelüftet werden kann, wird auf diese Weise in erwünschtem Maße hinausgeschoben.

Seegefecht mit der „Clan McTavish“

Wir setzen nunmehr unsere Kreuzfahrt fort. Die „Appam“ im Kielwasser folgt. Schon am nächsten Nachmittag kommt wiederum eine Rauchwolke in Sicht. Beim Näherkommen erkennen wir ein schnelles Schiff, das zwar mit Funkentelegraphie ausgerüstet ist, aber keine hohen Aufbauten hat. Hiernach kann man annehmen, daß wir einen ausnahmsweise wertvollen Frachtdampfer vor uns haben und wir nehmen sofort die Verfolgung auf.

Trotzdem wir mit äußerster Geschwindigkeit fahren, sieht es längere Zeit so aus, als ob wir dem fremden Schiff nicht näher kommen können. Die Dunkelheit ist bereits hereingebrochen, als wir es endlich eingeholt haben. Dies ist lästig, denn man kann sich nicht mehr durch Flaggensignal verständigen, auch kann es unsere Kriegsflagge nicht mehr unterscheiden.

Ich muß deshalb mit der Morselampe nach seinem Namen fragen, worauf prompt die Gegenfrage gestellt wird: „Erst sagen Sie uns, wie Sie heißen.“

Ein Schiffsname ist so gut wie der andere. Ich

halte es für zweckmäßig, die „Möwe“ vorläufig nach dem letzten versenkten Dampfer „Author“ zu benennen. Noch immer zögert der Fremde mit der Angabe des eigenen Namens, während wir nebeneinander herlaufen. Endlich morst er herüber: „Clan McTavish“, und wir ersehen daraus zu unserer Freude, daß wir es mit einem Engländer zu tun haben. Es wird sofort kommandiert: „Klar zum Gefecht an Steuerbord.“ Die Geschütze werden gerichtet und wir geben den Befehl herüber: „Hier deutscher Kreuzer, stoppen Sie sofort.“

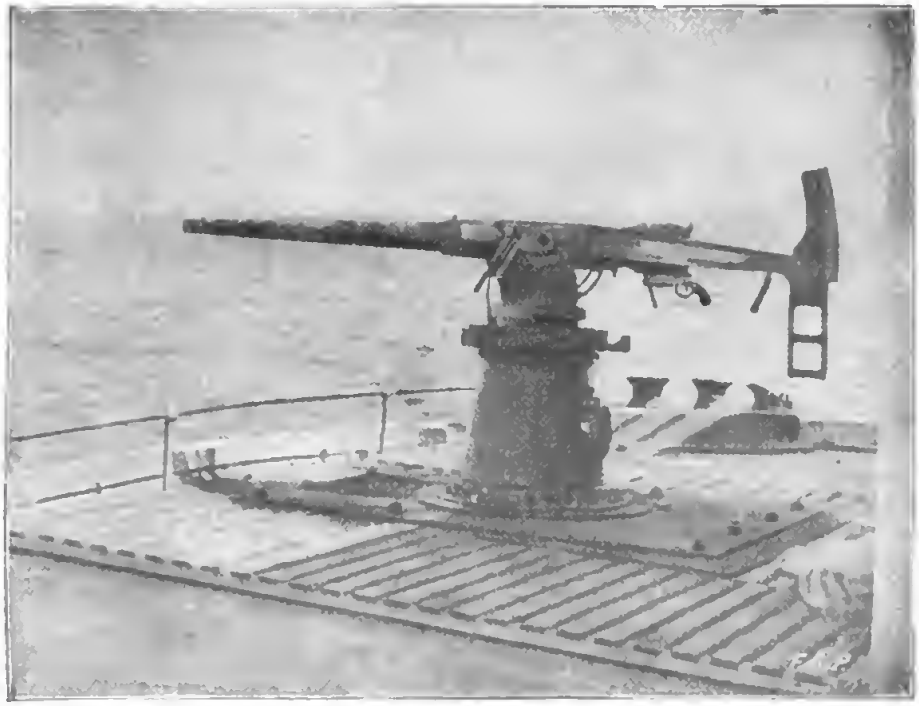
Zwar antwortete er: „Wir haben gestoppt“, aber bei der geringen Entfernung von nur 400 Meter merken wir, daß die Schrauben mit voller Kraft weiterarbeiten, und der Dampfer seine Fahrt zu vermehren trachtet. Es ist klar, daß er nicht parieren will. Wir geben also zunächst den üblichen Schuß vor seinen Bug ab. Gleichzeitig wird mir gemeldet, daß der Dampfer Funkentelegramme absendet.

Zu weiterem Parlamentieren ist jetzt also keine Zeit mehr. Denn es sind vermutlich englische Kriegsschiffe in der Nähe. Ich lasse deshalb auf die Brücke feuern, um den funkentelegraphischen Apparat zu zerstören, damit die Leute dort drüben Räson annehmen. Gleich die ersten Granaten platzen in der Nähe der Brücke und da aus unserem

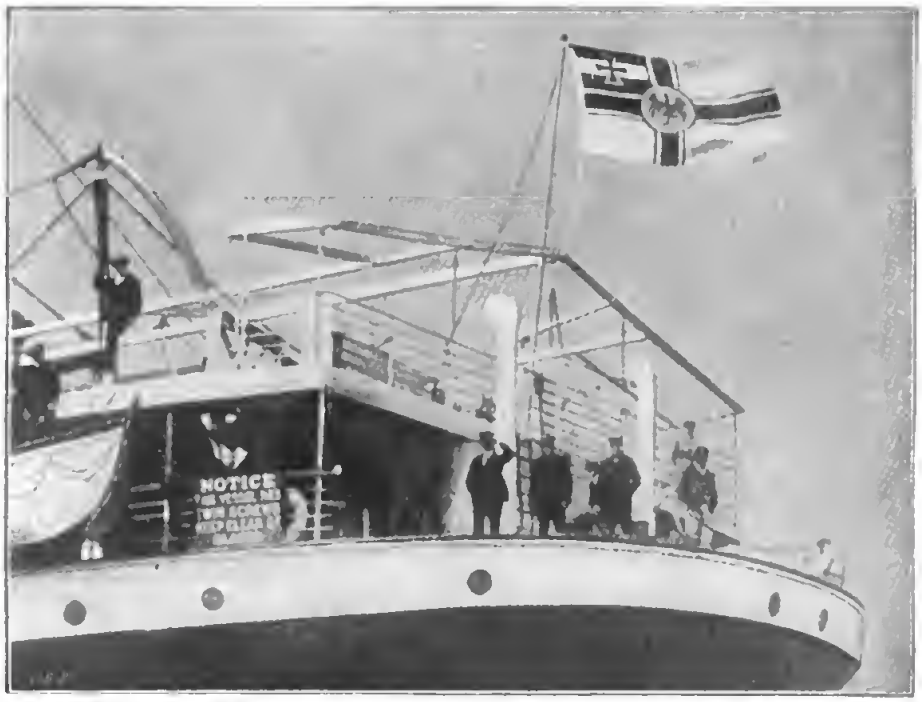
Funkenraum die Meldung kommt, daß der Dampfer jetzt schweigt, glauben wir schon, daß unsere Schüsse ihre Wirkung getan haben.

Plötzlich blitzt es von drüben auf und deutlich höre ich über unseren Köpfen etwas durch die Luft pfeifen. Zunächst glaube ich an einen Irrtum. Als aber eine Granate von drüben dicht neben der „Möwe“ ins Wasser schlägt, ist kein Zweifel mehr möglich, der Dampfer hat tatsächlich das Gefecht mit uns aufgenommen.

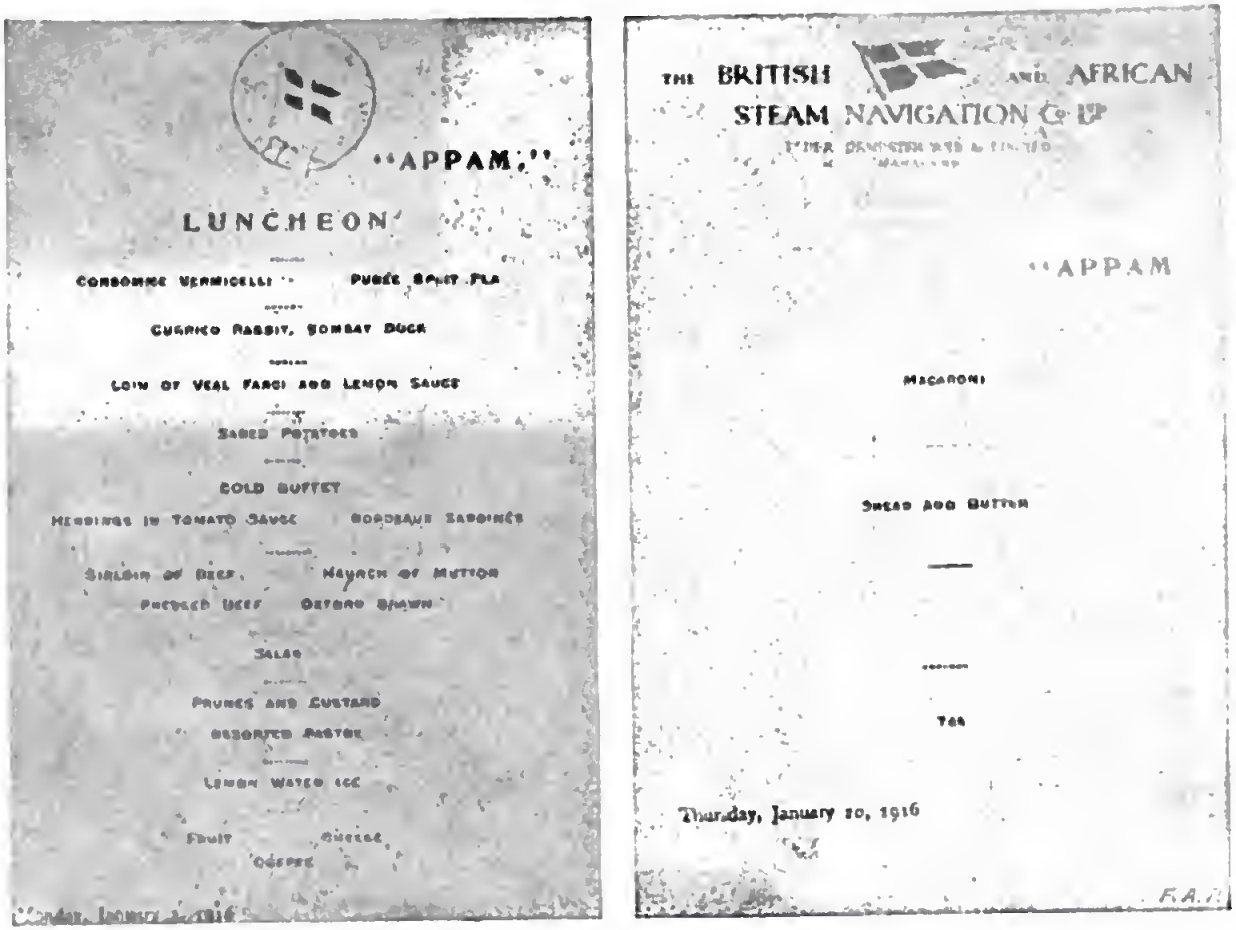
Nun gibt es kein Zögern mehr. Wir eröffnen Schnellfeuer und bei nur 300 Meter Entfernung sitzt natürlich Schuß auf Schuß. Der Gegner dort drüben ist aber ein zäher Bursche. Er feuert weiter, merkwürdigerweise ohne uns zu treffen. Um so härter scheint ihm unser Feuer zuzusetzen. Man sieht dicken Qualm aufsteigen. Die Fahrt des Gegners vermindert sich zusehends. Er stellt sein Feuer ein und signalisiert mit der Morselampe: „Wir haben alles gestoppt.“ Diesmal hat er wohl wirklich genug und als ich sehe, daß er keine Fahrt mehr vorausmacht, wird bei uns das Kommando: „Batterie halt!“ gegeben, und wir stellen jetzt deutlich die gute Wirkung unserer Schüsse an mehreren Stellen fest. Wie der Kapitän später berichtete, hatte gleich die erste Granate einen Laskaren getötet. Die zweite war durch die



Das Geſchütz an Bord des Paſſagierſchiffes „Appam“.



Das Heck der Priſe „Appam“ mit der deutſchen Kriegsflagge.



"APPAM."

LUNCHEON

CONSOMME VERMICELLI — PUREE SAINT FIA

CURRIED RABBIT, BOMBAY DUCK

LOIN OF VEAL FARCI AND LEMON SAUCE

SAUTED POTATOES

COLD BUFFET

HERRINGS IN TOMATO SAUCE — BORDEAUX SARDINES

SIRLOIN OF BEEF — HAUNCH OF MUTTON

PICKLED BEEF — OXFORD BROWN

SALAD

PRUNES AND CUSTARD

ASSORTED PASTRY

LEMON WATER ICE

FRUIT — CHEESE

COFFEE

Thursday, January 20, 1916

THE BRITISH AND AFRICAN STEAM NAVIGATION CO LTD

"APPAM"

MACARONI

BREAD AND BUTTER

TEA

Thursday, January 20, 1916

F.A.

Die Speiſekarte der „Appam“ vor und nach der Priſenbeſetzung.

Kajüte des Zweiten Offiziers gegangen und hatte größeren Schaden in der Umgebung angerichtet. Der dritte Schuß traf die Kommandobrücke. Im weiteren Verlauf des Feuergefechts wurden noch 17 Laskaren getötet und 5 verwundet. Ein Treffer in die Wasserlinie und ein weiterer in die Maschine hatten den endgültigen Entschluß des Kapitäns zum Aufgeben seines nutzlosen Widerstandes herbeigeführt.

Während das Prisenkommando hinüberfährt, rufe ich die „Appam“ für etwaige Hilfsdienste näher heran. Sie hat dem Gefecht von weitem zugesehen, und man kann sich denken, welche Aufregung unter den beiden verschiedenen Parteien an Bord des Dampfers geherrscht haben mag, als man sah, wie von den dunklen Schiffsrümpfen die Geschütze aufblitzten und auf einem der beiden Schiffe die Treffer einschlugen. Wer der Sieger war, das erfuhren die Zuschauer auf der „Appam“ erst, als das Schiff in unserer Nähe beigedreht hatte.

Inzwischen ist die Meldung des Prisenoffiziers eingetroffen, daß der „Clan McTavish“ 5816 Tonnen groß mit wertvoller Ladung von Wolle, Leder, Pelzen und Gummi aus Australien kommt. Die Ladung wird auf ungefähr 10 Millionen Mark geschätzt. Wie schön wäre es doch, wenn ich eine so wertvolle Prise hätte nach Hause bringen können.

Leider war aber die Maschine der „Clan Mc Tavish“ durch unser Geschützfeuer so stark beschädigt, daß daran nicht zu denken war. Auch war es ausgeschlossen, aus der Ladung etwas zu uns herüberzunehmen. Denn wir müssen damit rechnen, daß sein Hilferuf doch von irgend jemandem aufgefangen worden ist und daß der Feind jeden Augenblick erscheinen kann. Infolgedessen bleibt uns nichts übrig, als unsere wunderschöne Prise zu versenken. Nach zwei Stunden sinkt sie in die Tiefe, und wir genießen das seltsame Schauspiel, wie das Schiff auf ziemlich geradem Kiel liegend, zuerst mit dem Vordersteven wegsackt, bis es plötzlich, fast scheint es, wie mit einem Riesenruck sich senkrecht aufstellt und mit donnerndem Getöse den Bug voran von der Oberwelt verschwindet. In der schönen, hellen Tropen-Mondnacht ein ganz wundervoller Anblick.

Die Besatzung besteht zum größten Teil aus Indern, die unterdessen mit sehr viel mehr Lärm als nötig zu uns an Bord kommt. Unglücklicherweise war eine von unseren Granaten in eines der von ihnen besetzten Boote geschlagen, war dort krepiert und hatte 15 von den armen Kerls sofort getötet. Drei Schwerverwundete, die nachher von der „Appam“ aufgefischt werden, sterben auch leider noch in der Nacht.

Als sich der Kapitän bei mir meldet, nehme ich ihn kräftig ins Gebet wegen seines sträflichen Leichtsinns, nicht nur unsere Befehle zu mißachten, nachdem wir uns als Kriegsschiff zu erkennen gegeben haben, sondern sich sogar auf ein Gefecht mit uns einzulassen. Dieser törichten Haltung allein sei es zuzuschreiben, daß ganz überflüssigerweise anderthalb Dutzend Menschen bei dem Zusammenstoß ihr Leben verloren haben.

Der Kapitän verteidigt sich damit, er habe nicht geglaubt, daß wir ein deutscher Kreuzer seien, vielmehr angenommen, es höchstens mit einem armierten Handelsdampfer zu tun zu haben, mit dem er ein Gefecht unter gleichen Chancen hätte aufnehmen können. Im übrigen sagt er, daß er persönlich jede Verantwortung ablehne, er habe von seiner Regierung den Befehl bekommen, das Schiff nach England zu bringen, die Regierung habe ihm zu diesem Zweck eine Kanone mitgegeben, und so habe er es auch für seine selbstverständliche Pflicht gehalten, sie zu benutzen, um dem gegebenen Befehl nachzukommen.

Offengestanden gefiel mir diese Treuherzigkeit, mit der der alte schottische Seebär seinen Standpunkt vertrat. Ich schüttelte ihm die Hand und gab zu, daß ich an seiner Stelle wahrscheinlich ebenso gehandelt hätte wie er. Dies ist auch noch heute

meine Meinung. Die Schuld an ſolchem bedauerlichen Vorkommnis, bei dem durch einen unglücklichen Zufall durch ein paar unglückliche Treffer ſehr leicht die ganze Beſatzung der „Clan Mc Taviſh“ ihr Leben hätte verlieren können, trifft eben nicht den einzelnen Schiffsführer, ſondern die engliſche Regierung, die ſich nicht ſcheut, entgegen allen völkerrechtlichen Beſtimmungen ihre Handelsſchiffe zu bewaffnen, ohne ſie in der vorgeſchriebenen Weiſe zu Hilfskreuzern zu machen und ihnen damit zugleich militäriſchen Charakter zu verleihen.

Auf dieſe Weiſe wird es dem Gegner zur Unmöglichkeit gemacht, beim Aufbringen feindlicher Handelsſchiffe ſo rückſichtsvoll vorzugehen, wie er es gern möchte. Unſere U-Boote haben es leider nur zu oft erfahren, und in den amtlichen Inſtruktionen an die engliſchen Reedereien iſt es ja auch ausdrücklich angeordnet, daß die den britiſchen Handelsſchiffen mitgegebenen Kanonen nicht etwa bloß für die Verteidigung, ſondern für Angriffszwecke beſtimmt ſind. Kann man es nach den ſchmerzlichen Erfahrungen, die wir in dieſer Hinſicht gemacht haben, uns verübeln, wenn wir mit allen Mitteln gegen dieſen Bruch der völkerrechtlichen Beſtimmungen uns zu ſchützen ſuchen? Jeder gerecht denkende Menſch wird ohne weiteres begreifen, daß wir die Vereinigten Staaten nicht

verstehen können, wenn sie als die größte neutrale Macht eine Maßregel unterstützen, die die abgeschaffte Kaperei wieder aufleben läßt und die sicherlich zur brutalen Seeräuberei von seiten der Engländer führen würde, wenn ein bewaffnetes britisches Handelsschiff einem unbewaffneten deutschen Schiffe auf See begegnete.

Nun, wenigstens der „Clan McTavish“ wird sein Geschütz nie wieder gebrauchen, und sein alter ehrlicher Kapitän hat heute im deutschen Internierungslager mehr als hinreichend Muße, darüber nachzudenken, ob er recht gehandelt hat oder nicht, als er durch die Aufnahme des Kampfes mit uns das Leben seiner gesamten Besatzung aufs schwerste gefährdete. Allerdings glaube ich nicht, daß er den toten Indern eine Träne nachweint. Es sind ja nur farbige, keine weißen Engländer.

Inder an Bord

Gemeinschaftlich mit der „Appam“ gehen wir nach der Versenkung des „Clan McTavish“ auf westlichen Kurs. An einem der nächsten Tage erhält Leutnant Berg den Befehl, sich von uns zu trennen und zu versuchen, einen Hafen der Vereinigten Staaten zu erreichen. Die Zivilbesatzungen der sieben bisher versenkten Dampfer gebe ich ihm mit an Bord. Lieber wäre es mir natürlich gewesen, sie nach Deutschland auf Nummer Sicher zu bringen. Aber das war nach Lage der Dinge ausgeschlossen. Wenn wir noch mehr Dampfer versenken wollen, dann muß auf der „Möwe“ für die zu erwartenden neuen Gäste unbedingt Platz gemacht werden.

Bei uns behalten wir nur die drei Offiziere der englischen Armee, 20 Kriegsschiffsmatrosen und Seesoldaten, die Besatzung der „Clan McTavish“ und 100 Inder.

Vor dem Abschied lasse ich noch einmal die Kapitäne der sieben genommenen Dampfer in meine Kajüte kommen und präge ihnen ein, daß es ihre ganz besondere Pflicht sei, für Ruhe und

Ordnung auf der „Appam“ zu ſorgen. Sie verſichern ihrerſeits, daß ſie durchaus dafür einſtehen, daß die Befehle des deutſchen Kommandanten der „Appam“ genau ſo befolgt werden würden, wie früher ihre eigenen. Das täten ſie nicht nur aus Vernunftgründen, ſondern weil ſie aufrichtig dankbar ſeien für die humane Behandlung, die ihnen bei uns zuteil geworden ſei. Dies beruhigt mich vollſtändig darüber, daß die Diſziplin auf der „Appam“ aufrechterhalten bleiben wird, auch wenn die „Möwe“ nicht mehr zur Stelle iſt, und die Autorität von Leutnant Berg ſtützt.

Im übrigen ſehe ich die „Appam“ nicht ohne einige Beſorgnis am Horizont verſchwinden. Denn es iſt wahrhaftig keine Kleinigkeit, das Schiff ſicher durch die Linien der britiſchen Kreuzer im Atlantik hindurchzubringen, von denen namentlich auch an der Küſte der Vereinigten Staaten eine ganze Menge vorhanden iſt. Ich weiß aber, daß Leutnant Berg, wie alle Offiziere unſerer Handelsmarine, ein Mann iſt, der ſein Fach auf das glänzendſte beherrſcht und allen Lagen, auch den ſchwierigſten, ſtets gewachſen ſein wird.

Mit großer Genugtuung erhalten wir denn auch einen Monat ſpäter durch Funkſpruch die Nachricht, daß die „Appam“ genau zur richtigen Zeit in Newport News eingelaufen iſt, ohne unterwegs ernſt-

lich behelligt worden zu sein. Das Geheimnis der „Möwe“ war somit wohlbewahrt geblieben, solange die Möglichkeit hierzu vorlag.

Unter den bei uns zurückgebliebenen Fahrgästen waren die Inder zweifellos die weitaus interessantesten. Wenn man von ihnen erzählen will, müßte man eigentlich immer gleich nebenbei ein buntes Bild von ihnen malen. Denn überall, wo man sich hinstellt und wann immer man sie beobachtet, geben sie mit ihren bunten Turbanen und vielfarbigen Anzügen ein Bild, das sich leichter mit dem Pinsel als mit Worten malen läßt. In ihrer ganzen Haltung liegt etwas sehr Anziehendes und Würdiges und sie scheinen sich auch durchaus der Schönheit ihres Anblicks bewußt zu sein. Ich habe das braune Volk schon dieser Äußerlichkeiten halber sehr gern als Gäste an Bord gehabt. Immerhin habe ich sie natürlich nicht aus ästhetischen Gründen an Bord behalten, sondern weil sie eben sehr gut zu gebrauchen waren.

Sie waren gemeinschaftlich im Laderaum des Hinterschiffs untergebracht. Der Älteste unter ihnen, der sog. Sarang, kam gleich nach der Gefangennahme zu mir, um zu erklären, sie seien alle mohammedanisch, fühlten sich als Freunde Deutschlands, das mit der Türkei Schulter an Schulter kämpfe, hätten früher auf Schiffen der deutschen

Hansa-Linie gefahren und es sei ihnen eine Freude, bei der Versenkung englischer Dampfer mithelfen zu können, auf denen sie nur gezwungenermaßen Dienst täten.

Auf die Engländer war der biedere Häuptling sehr schlecht zu sprechen. Er erzählte, wie unmenschlich grausam sie gegen seine Landsleute vorgingen, sobald einer nicht mittun und seine Haut für England nicht ohne weiteres zu Markte tragen wollte, dann würde er sowohl in der Front wie in Indien glatt gehängt. Wir würden den Indern an Bord deshalb einen ganz besondern Gefallen erweisen, wenn wir auf unserer weiteren Kreuzfahrt die Engländer immer gleichzeitig mit ihren Dampfern versaufen lassen wollten.

Auf diese menschenfreundliche Bitte kann ich mich natürlich nicht einlassen. Im übrigen aber versichere ich dem guten Sarang nochmals, daß seine Landsleute an Bord tadellos behandelt werden würden, solange sie ihren Dienst gut täten. Mit offenbarer Genugtuung und ruhiger Würde empfiehlt er sich nach dieser Unterredung.

Die Inder haben uns in der Tat vortreffliche Dienste geleistet. In der Nähe der Tropen wechselt glühende Hitze mit schweren Regengüssen ab und im inneren Schiffsraum steigt die Temperatur allmählich bis zur Unerträglich-

keit. Unter solchen Verhältnissen sind die Inder unbezahlbar.

In der Hauptsache werden sie zum Kohlenschleppen gebraucht. Sie ganz in den regelmäßigen Schiffsdienst einzureihen, ist nicht angängig, denn sie arbeiten nur dann gern und willig, wenn man sie bei ihren Gewohnheiten läßt und sie besonders in ihren religiösen Gebräuchen nicht stört, auf die wir bei unseren Kriegsaufgaben natürlich keine Rücksicht nehmen können. Jeden Morgen bei Sonnenaufgang, mittags und abends verrichten sie pünktlich ihren Gottesdienst, mag kommen, was da will. Wenn die Arbeit noch so sehr drängt, die religiöse Handlung geht bei ihnen immer vor.

Ebenso wichtig ist ihnen das Einhalten ihrer bestimmten Essenszeit und die Vermeidung von unreinen Speisen, besonders von Schweinefleisch. In dieser Beziehung lassen sie nicht mit sich reden. Wenn die Zeit dafür gekommen ist, legen sie die Arbeit, mit der sie gerade zu tun haben, einfach hin, und machen sich über ihren Hammel mit Reis oder Reis mit Hammel her. Andere Speisen scheinen für sie nicht zu existieren, ja, sie haben sogar anscheinend einen gewissen Abscheu vor unserem europäischen Essen.

Der Sarang erklärte mir, solange seine Inder ihren Reis hätten, seien sie zu jedem Dienst bereit.

Wenn ſie aber keinen Reis mehr bekämen, müßten ſie alle unweigerlich ſterben.

Wir haben ihnen zuliebe denn auch jedes Schiff, das in der Folgezeit verſenkt wurde, zunächſt von oben bis unten nach Reisvorräten abgeſucht. Leider haben wir davon nicht allzuviel gefunden, ſo daß die Rationen immer knapper wurden und durch Hartbrot ergänzt werden mußten, bis ſchließlich der Reis uns ganz ausging. Die Prophezeiung des Sarang bewahrheitete ſich indeſſen glücklicherweiſe nicht. Seine Landsleute haben es ſich vielmehr gründlich überlegt, wo es ſchöner ſei, hier auf der Erde oder in ihrem Himmel, und ſchließlich ſind ſie vernünftigerweiſe doch alle am Leben geblieben.

Ein beſonders beliebtes Gericht außer dem Reis bildet für die Inder eine Art Kuchen. Woraus er eigentlich beſteht, iſt mir nie recht klar geworden. Da er ſehr ſchön ausſah, habe ich ihn einmal verſucht. Er ſchmeckte aber ſcheußlich und ich mußte ſchleunigſt hinterher einen Schnaps genehmigen.

Während ihrer wirklichen Arbeitszeit ſind die Inder immer gut bei Laune und erweiſen ſich äußerſt anſtellig und willig, ſei es beim Kohlenziehen, ſei es bei der Schiffsreinigung oder beim Malen. Für unſere Leute war ihre Hilfe von hohem Wert. Denn die Beſatzung war durch den

schweren Dienst in der ersten Zeit doch recht ruhebedürftig geworden, und ihre Zahl hatte sich durch die Abgabe von zwei verhältnismäßig starken Prisenmannschaften stark vermindert, während die Instandhaltung von Schiff und Waffen, die beide jederzeit für die schwersten Aufgaben bereit sein mußten, eine große Menge Arbeit erforderte.

Linientaufe und Kohlentrimmen

Die Zeit ist jetzt gekommen, wo wir an die Auffüllung unserer Kohlenvorräte denken müssen. So machen wir uns denn auf den Weg, um unsere erste Prise, die „Corbridge", aufzusuchen, die ich, wie der Leser sich erinnern wird, schon bald nach ihrer Beschlagnahme am 12. Januar unter einem Prisenkommando detachiert hatte. Schon seit längerer Zeit muß sie an dem ihr aufgegebenen Platze angelangt sein, wo wir ihre Ladung übernehmen wollen.

Um zu ihr zu gelangen, müssen wir den Aquator passieren. Heutzutage, wo der Hauptteil unserer Flotte jahraus, jahrein immer nur die Nord- und Ostsee als Übungsfeld benutzt und nur in politisch ruhigen Zeiten ausnahmsweise eine kürzere oder längere Spritzfahrt nach den nordischen Gewässern oder dem Atlantik unternehmen kann, ist das Passieren der Linie für die deutschen Kriegsschiffbesatzungen ein sehr viel selteneres Ereignis als früher, wo manchmal beinahe ein Drittel der in

Dienſt geſtellten Schiffe ſich dauernd im Auslande befand oder längere Reiſen dorthin unternahm.

Die Ausſicht auf das Überſchreiten der myſtiſchen Linie, die die nördliche von der ſüdlichen Halbkugel trennt, erfüllt deshalb unſere Beſatzung mit geſpannter Erwartung auf die übliche Linientaufe. Diejenigen Leute an Bord, die ſchon früher einmal dort unten geweſen waren, ſteigen ſichtlich im Anſehen der übrigen und bereiten nach alter Sitte mit großer Heimlichkeit alles für eine würdige Feier vor.

Die Vorgeſetzten begünſtigen ihr Tun und Treiben auf jede nur mögliche Weiſe, denn da wir jetzt längere Zeit auf einem von Dampfern nicht befahrenen Kurs ſteuern und die Wirkung der tropiſchen Hitze recht erſchlaffend wirkt, kann man der Beſatzung eine Extraanregung gern gönnen.

Ein ungeſchriebenes Geſetz verlangt, daß die Offiziere ſich um die Vorbereitungen zur Linientaufe grundſätzlich nicht kümmern. Wir tun deshalb ganz überraſcht, als Ende Januar in der Mittagsſtunde das Schiff plötzlich ſtoppt, von vorn her der Anruf ertönt: „Schiff ahoi“ und der alte Meergreis Triton von außen her über die Reling klettert. Er meldet unter mißtönigem Muſcheltuten den Beſuch ſeines Herrn und Gebieters Neptun für den nächſten Tag an und, was nicht minder

wichtig ist, er erhebt im voraus von den Offizieren die Zollgebühren in Gestalt von Getränken, Zigarren u. dgl. mehr.

Vierundzwanzig Stunden später erscheint Neptun dann selbst mit Gemahlin und großem Gefolge, um den Taufakt höchsteigenhändig zu leiten. Als erster Täufling werde ich vorgenommen und komme mit einer gehörigen Dusche aus der Feuerspritze verhältnismäßig glimpflich davon. Dem Rest der Besatzung, Offizieren und Leuten, wird aber nichts von den harmlosen Schrecken der uralten Taufzeremonien geschenkt, die schon mehr als einmal geschildert worden sind, so daß ich auf die Erzählung der Einzelheiten hier verzichte.

Das aber darf ich wohl sagen, daß es eine wirkliche Freude für uns Vorgesetzte war, zu beobachten, mit wie wahrhaft kindlicher Fröhlichkeit sich dieselben Leute bei diesem Bordfeste benehmen, die sich in Sturm und Wetter als Männer mit eisernem Herzen bewährt haben, und denen wir unbesorgt die Obhut einer so großen Überzahl von Gefangenen anvertrauen können.

Mit natürlichem Takt wissen sie alle die dienstlichen und persönlichen Anspielungen vorzubringen, die bei der Verleihung der Orden an die Vorgesetzten nun einmal Sitte sind. Denn obschon die Exekutivbeamten Seiner nassen Majestät, wie

man sich denken kann, nicht gerade sanft zugreifen und manches derbe Wort fällt, stört nicht der geringste Mißklang die Feier und den allgemeinen Frohsinn. Als Triton, Neptun und der Festdichter abends die Gäste der Offiziersmesse sind, zeigen sie andrerseits durch ihr tadelloses Benehmen, daß sie auch über bessere Manieren verfügen, als das rauhe Zeremoniell ihres Hofes es ihnen vorschreibt.

Der einförmige Schiffsdienst, der nun wieder in seine Rechte tritt, wird auf der weiteren Fahrt durch diese stillen Gewässer kaum unterbrochen; nur einmal, am 22. Januar, treffen wir mit einem wundervollen Dreimastsegler zusammen. Es ist die „Edinburg“ aus Glasgow, 1473 Tonnen groß, welche ihr unglücklicher Stern mit uns zusammenführt. Man denke sich nur, 21 Monate war das Schiff in See gewesen, um 2000 Tonnen Viehfutter in Gestalt von Reismehl von Indien nach Liverpool zu bringen. Monatelang hat es hier im Atlantik in den windstillen Breitegraden zwischen den beiden Passatregionen gelegen, und jetzt, wo nach dem unerhörten Stumpfsinn der Wartezeit in glühender Hitze gerade endlich eine hübsche Segelbrise aufkommen will, macht die „Möwe“ einen unbarmherzigen Strich durch alle seine Hoffnungen.

Wir haben volles Verständnis und bedauern den guten alten Kapitän, der schon seine 67 Jahre auf dem Rücken hat. Aber es hilft nichts, Krieg ist Krieg. Er und seine Besatzung müssen bei uns Quartier beziehen, und das Schiff muß Abschied von der Oberwelt nehmen. Das Vieh in England wird vergebens auf dieses Futter warten.

Die Versenkung der „Edinburg" gestaltet sich zu einem wundervollen Schauspiel, doppelt wirkungsvoll bei dem klaren Mondlicht. Ein paar Sack Mehl auf die Sprengpatronen gelegt, verursachen eine Stichflamme höher als die Masten des Seglers. Langsam legt er sich auf die Seite, atmet ein paarmal schwer auf, hebt schließlich den Kleinbaum hoch aus dem Wasser heraus und sinkt schnell und elegant Achtersteven voraus, so daß man tatsächlich von ihm sagen kann, er starb in Schönheit.

Noch einen zweiten Festtag gibt es auf dieser Strecke: Kaisers Geburtstag.

Es ist unglaublich heiß und dazu regnet es. Das hält uns aber nicht davon ab, den Tag in gewohnter Weise festlich zu begehen. Die Mannschaft zieht Paradeanzug an; nach der Musterung hält der erste Offizier den Gottesdienst ab und nachher halte ich eine Ansprache. In einer Lage wie der unsrigen ist es nicht schwer, begeisternde, zu Herzen gehende Worte zu finden, und im Bewußtsein, daß wir

von allen Schiffen Seiner Majestät am weitesten entfernt von der Heimat tätig sind, klingen unsere Hurras für den oberſten Kriegsherrn nur desto lauter und freudiger.

Dann folgt das Festessen, d. h. es war mehr Fest als Essen. Unser Proviant war leider schon sehr zusammengeschmolzen. An Stelle des seit langem ausgegangenen Bieres gab es für die Mannschaften Kuchen aus reinem Weizenmehl. Für den Offizierstisch mußten die eroberten Hühner daran glauben. Nach ihrer Magerkeit müssen die armen Tiere in der letzten Zeit recht wenig zu fressen bekommen haben. Satt sind wir aber trotzdem bei unserem Diner geworden und unsere Stimmung hätte auch durch die dicksten Poularden oder durch sonstige Delikatessen nicht mehr verbessert werden können.

Am nächsten Tage, dem 28. Januar, also genau zum verabredeten Termin, kommt die „Corbridge“ in Sicht und gemeinsam geht es auf den Kohlenplatz, wo ich ankere. Die Übernahme nimmt volle drei Tage in Anspruch. Lärm, Hitze und Kohlenschmutz überall, wohin man kommt, überall wohin man sieht. Niemand kann sich ihm entziehen. Schön ist anders.

Prachtvoll aber ist, mit welcher Hingebung die Mannschaft arbeitet. Das Kohlen aus einem

Dampfer ist selbst unter den besten Verhältnissen keine Kleinigkeit. Auf der „Corbridge“, die nur darauf eingerichtet ist, ihre Ladung an dem Pier oder durch Leichter an Bord zu nehmen oder abzugeben, fehlt natürlich alles, was nötig ist für die Übergabe der Kohle von Schiff zu Schiff.

Infolgedessen müssen wir uns alle Geräte hierfür erst selbst herstellen, und immer wieder treten neue Schwierigkeiten auf, die den Bordgenies, wie in den früheren Sturmtagen, überreichliche Gelegenheit geben, ihre Künste zu zeigen. Die übrigen tun es ihnen, wenn nicht an Findigkeit, so doch an Eifer gleich. Tag und Nacht wird unausgesetzt gearbeitet, und so füllen sich denn nach und nach unsere Bunker mit dem kostbaren schwarzen Gut, bis endlich jedes Eckchen ausgenützt ist und der Kohlendampfer loswerfen kann.

Als letztes Andenken an die „Corbridge“ nehmen wir noch ein Taubenhaus mit Tauben mit, das auf ihrer Brücke aufgebaut war. Die reizenden Tierchen haben uns viel Freude gemacht, wenn sie an windstillen Tagen ihren Schlag verließen und um das Schiff herumflatterten. Ich will nicht in Abrede stellen, daß in den Tagen, als Schmalhans bei uns zu einem sehr gestrengen Küchenmeister wurde, einer oder der andere unsere Lieblinge gelegentlich wohl mal mit anderen Augen als

denen des bloßen Tierliebhabers angesehen hat. Aber geschehen ist ihnen nichts, wir haben sie vielmehr alle wohlbehalten nach Hause mitgebracht.

Die „Corbridge“ selbst hat es nicht so gut. Nach erfüllter Schuldigkeit können wir sie nicht mehr gebrauchen. Sie wird auf tiefes Wasser geschleppt und nimmt hier auf Nimmerwiedersehen Abschied von uns.

Der Kreuzfahrt zweiter Teil

Jetzt, wo das Schiff ordentlich Kohlen im Leibe hat, fühlt man sich wieder als anderer Mensch. Wir können nun noch wer weiß wie lange die See halten und sehnen uns nach neuen Taten.

Unsere Lage ist aber nicht mehr die gleiche wie vorher. Wir müssen damit rechnen, daß die „Appam" inzwischen ihren Zufluchtshafen erreicht hat, wenn nicht gar auf der Reise dorthin von einem feindlichen Kreuzer aufgegriffen worden ist. Ohnehin ist anzunehmen, daß das spurlose Verschwinden so vieler Schiffe innerhalb weniger Wochen unsere Gegner auf den Gedanken gebracht haben muß, daß im Atlantik nicht alles in Ordnung sein kann.

In der Tat fehlt es in der folgenden Zeit nicht an Anzeichen, daß wir richtig geraten haben. Das Wild, das wir suchen, scheint vergrämt zu sein. Vier Tage lang suchen wir eine Gegend ab, die sonst täglich von Dampfern befahren zu sein pflegt. Aber nicht eine einzige Rauchwolke kommt in Sicht. Wir müssen uns deshalb auf die Suche außerhalb des normalen Dampfertrecks machen, und mit viel

Geduld und etwas Glück gelingt es uns, neue Beute anzutreffen.

Mit dem Sichten allein ist es indes nicht getan. Augenscheinlich sind die Schiffe zur größten Vorsicht angewiesen; sie wenden alle möglichen raffinierten Mittel an, um uns aus dem Wege zu gehen. Auch wir greifen deshalb zu neuen Listen und verändern von Zeit zu Zeit die Bemalung und das äußere Ansehen der „Möwe“, soweit dies mit Bordmitteln möglich ist.

Der erste neue Fang ist am 4. Februar ein Belgier, die „Luxemburg“, 4322 Tonnen groß, mit 5900 Tonnen Kohle an Bord, welche für eine englische Eisenbahngesellschaft in Buenos Aires bestimmt ist.

Bei den hohen Kohle- und Frachtpreisen stellt diese Ladung allein einen Wert von annähernd einer Million dar. Sie findet prompt mit dem Schiffe zusammen ein nasses Grab auf dem Meeresgrund.

Die Besatzung des Belgiers bildet ein buntes Völkergemisch. Meistens sind es Neutrale, vor allem Griechen und Spanier. Es sieht komisch genug aus, wie diese Leutchen bei der Überführung zu uns alle möglichen Überflüssigkeiten, Mandolinen, Gitarren, Papageien, Affen und Hunde mitbringen. Offenbar haben sie keine so schlechte Meinung von uns wie die Engländer, sondern

rechnen darauf, sich recht gemütlich bei uns einrichten zu können.

Gerne komme ich deshalb ihren Wünsche entgegen, bringe sie in einem von den englischen Gefangenen abgesonderten Raum unter und lasse ihnen in der Folge möglichst viel Freiheit. Sie fühlen sich auch ganz wohl bei uns. Der Anblick ihres versenkten Schiffes versetzt sie sogar in die heiterste Laune.

Unter den Spaniern befindet sich ein dicker, kleiner Koch, dessen gerundetem Bäuchlein man es schon von außen ansieht, daß er sein Geschäft versteht. Durch unsere Aufforderung, uns mit der spanischen Küche bekannt zu machen, fühlt er sich sichtlich geehrt, und so essen wir acht Tage lang spanisch, eine sehr willkommene Abwechslung nach dem ewigen Einerlei der Mahlzeiten unseres Schiffskochs während der letzten Wochen.

An einem der nächsten Morgen, am 6. Februar, bekommen wir in der Dämmerung wieder einmal einen Dampfer zu fassen. Es ist der englische Dampfer „Flamenco", 4629 Tonnen groß. Da er seinen Funkenapparat gebraucht, um Hilfe herbeizurufen, muß er erst mit einigen scharfen Granaten zur Vernunft gebracht werden. Die äußerste Vorsicht ist jetzt in dieser Beziehung für uns geboten.

Leider haben unsere Granaten die unerwünschte Wirkung, den Dampfer lichterloh in Brand zu setzen. Die Mannschaft muß schleunigst die Boote zu Wasser bringen, um sich zu retten. Infolge der allgemeinen Aufregung kentert eines der vollbesetzten Boote und etwa 20 Leute schwimmen im Wasser herum. Das ist in dieser Gegend, wo es Haie in großer Anzahl gibt, kein Spaß, und wir sind von Herzen froh, als es unserer Prisenmannschaft gelingt, die Leute bis auf einen zu retten. Es wird noch längere Zeit vergebens nach ihm gesucht; trotz der raschen Hilfe wird er einem der gefräßigen, jedem Seemann bis in die Seele verhaßten Raubtiere zum Opfer gefallen sein, welche eine unglaublich feine Witterung haben, wo immer es etwas für ihr Riesenmaul zu fassen gibt.

Auch hier wieder zeigt sich die bösartige Wirkung des niedrigen Verleumdungsfeldzuges unserer Gegner. Denn als bei dem Rettungswerk einer der englischen Schiffsjungen glücklich ins Boot gezogen ist, ist das erste, was der Bengel tut, daß er mit kläglichen Worten um sein Leben bittet.

Bei so etwas fällt einem immer der Spruch ein, daß man dem anderen nur das zutraut, was man selber tun würde.

Während der Dampfer sich anschickt, seine letzte Reise nach unten anzutreten, lasse ich mir den

Kapitän kommen und werfe ihm seine Torheit vor, weil er uns durch seine Funksprüche zum Feuern gezwungen hätte. Er verteidigt sich damit, daß es genau so gut seine Pflicht sei, alles daran zu setzen, um unsere Pläne zu durchkreuzen, wie die unsrige, ihn zu kapern. Im übrigen berührt ihn der Verlust seines Schiffes augenscheinlich sehr viel weniger, als der seines Lieblingsterriers, der gleich beim ersten Schuß getötet worden war.

Von einem der an Bord gekommenen Neutralen erhalten wir die Bestätigung unserer Vermutung, daß unsere Gegner nach uns fahnden. Der englische Kreuzer „Glasgow" habe erst gestern ihr Schiff überholt und sie vor der Gefahr einer Begegnung mit uns gewarnt.

Wir wollen diese Erzählung anfänglich nicht recht glauben, weil wir von dem Kreuzer bisher so gar nichts gesehen und gehört haben. Beim Entwickeln der den Gefangenen abgenommenen photographischen Platten zeigt sich uns aber tatsächlich das Bild des englischen Kreuzers. Wir sind also in der Nacht aneinander vorbeigefahren, ohne daß einer den anderen bemerkt hat.

Bei herrlichstem Wetter, aber unglaublicher Hitze setzen wir die Kreuzfahrt fort. Aber mit wenig Glück. Alles brennt darauf, das Dutzend der Prisen vollzumachen. Eines Nachmittags kurz nach 5 Uhr

bekommen wir aber doch einen Dampfer in Sicht und halten auf ihn zu. Wir müſſen ihn aber laufen laſſen, da wir ihn als den Norweger „Eſtrella“ feſtſtellen, der außerdem auch noch F. T. führt. Für den Fall, daß wir ihm verdächtig vorgekommen ſind, verändern wir das Ausſehen der „Möwe“ wieder einmal. Tagelang kreuzen wir weiter. Nur fliegende Fiſche, Waſſer und Paſſatwolken ſcheint es hier zu geben. Selbſt der Sonntag, an dem bisher noch immer etwas Beſonderes paſſiert iſt, ſcheint uns im Stich laſſen zu wollen. Den ganzen Tag über ſuchen wir vergebens den Horizont nach allen Richtungen ab, bis endlich abends eine Rauchwolke in Sicht kommt.

Wir machen uns ſofort auf die Jagd, aber es iſt vollſtändig dunkel geworden, bis wir längsſeit des Dampfers ſind.

Auf die Frage nach dem Schiffsnamen kommt erſt nach einer ganzen Weile die Antwort: „Heraclide.“

Das kann nicht ſtimmen, denn das Lloydregiſter enthält dieſen Namen nicht. Wir wiederholen deshalb die Anfrage und bekommen nochmals zur Antwort: „Heraclide.“

„Welche Nationalität?“

„Gut Freund.“

„Welche Dampferlinie?“

Tiefes Schweigen.

Hiermit ist für uns nicht zweifelhaft, was wir zu tun haben. Wenn sich das Schiff als neutral zu erkennen gegeben hätte, würde ich es natürlich unbehelligt gelassen haben, da wir es doch nur hätten wieder freigeben müssen. Ein Neutraler würde aber niemals derartige sonderbare Antworten gegeben haben, demnach muß es also ein Engländer sein, und ich gebe ihm den Befehl, zu stoppen.

Während wir die Fahrt vermindern, um unser Motorboot zu Wasser zu bringen, nimmt der Dampfer plötzlich vermehrte Fahrt auf und versucht zu entwischen. Jetzt ist es mit meiner Geduld zu Ende. Ich schicke dem Durchbrenner eine Granate nach, worauf der Kapitän zunächst ironisch zurückfragt: „What did you shoot at?“ Er muß jedoch bald den Ernst der Lage erkannt haben, denn ehe noch der zweite Schuß fällt, gibt er zum Zeichen, daß er wirklich gestoppt hat, drei Töne mit der Dampfsirene ab.

Beim Aufdampfen beleuchte ich mit Scheinwerfer sein Heck und lese den Namen: „Westburn.“ Also tatsächlich ein Engländer. Es ist ein ziemlich alter Kasten, 3300 Tonnen groß, mit Kohlenladung, der jedoch nur sieben Seemeilen läuft, also nicht die geringste Aussicht hatte, uns zu ent-

wiſchen, nachdem er uns einmal in die Hände gelaufen war. Trotzdem hat auch er den Verſuch hierzu gemacht und uns dadurch zum Feuern gezwungen.

Immer und immer ſehen wir, wie die engliſchen Schiffsführer auf dieſe Weiſe völlig zwecklos das Leben ihrer Beſatzungen und ihrer Paſſagiere gefährden. Paſſiert dieſen dann etwas, dann iſt natürlich in der britiſchen Preſſe von der Schuld ihrer eigenen Kapitäne keine Rede, dagegen ſelbſtverſtändlich von der Brutalität der Deutſchen, die erbarmungslos alles niedermachen, was ihnen in den Weg kommt.

Der Sonntag ſoll aber noch ein zweites Mal unſere Erwartungen erfüllen. Während noch die Beſatzung der „Weſtburn“ bei uns an Bord klettert, kommt am Horizont ein weißes Licht in Sicht. Die Boote werden ſchleunigſt eingeſetzt, und mit der „Weſtburn“ im Kielwaſſer ſchlagen wir den gleichen Kurs ein wie der Neuankömmling. Wir wollen ihn erſt nach Tagesanbruch unterſuchen.

Um 5 Uhr morgens halten wir auf den neuen Dampfer zu, und liegen eine Stunde ſpäter längsſeit von ihm. Es iſt der Engländer „Horace“, 3335 Tonnen, mit einer beſonders wertvollen Ladung Spiritus, Getreide, Wolle, Fleiſch und Antimon, alles Dinge, die man in Deutſchland ſehr

gut gebrauchen könnte. Leider ist es aber ausgeschlossen, auch nur den Versuch zu machen, die Prise nach Hause zu schicken: der Dampfer hat nicht genug Kohlen hierfür an Bord. Ich gebe deshalb mit Bedauern den Befehl, seiner irdischen Laufbahn ein Ende zu machen, nachdem die Besatzung zu uns herübergeschafft ist.

Wir haben jetzt wieder so viele unfreiwillige Esser an Bord, daß wir sie unbedingt loswerden müssen. Hierfür soll die „Westburn" benutzt werden. Wir lassen also unsere Gäste mit Ausnahme derjenigen, die wir als Kriegsgefangene ansehen, auf die „Westburn" hinüberbringen. Nicht weniger als 180 Personen sind es, die sich auf dem alten Kohlenkasten einrichten müssen.

Sehr bequem haben sie es nicht auf der Reise nach Teneriffa, wohin der Prisenkommandant, Offiziersdienstthuer Badewitz, sie führen soll. Trotzdem ist wohl jeder einzelne von ihnen froh, die „Möwe" verlassen zu dürfen. Denn einmal waren unsere Laderäume ja auch nicht gerade Luxuskabinen, und zweitens ist und bleibt es doch immer ein wenig behagliches Gefühl, daß bei den Gelegenheitsgefechten der „Möwe" leicht ein paar Schüsse des Gegners in diese Wohnräume, in denen die fremden Gäste untergebracht sind, einschlagen könnten.

Das Prisenkommando besteht diesmal nur aus acht Mann. Auch unter den Passagieren befinden sich nicht, wie bei der „Appam“ Deutsche, die bei der Beaufsichtigung der 23fachen Zahl von Gefangenen in Frage kommen können. Ich lasse mir daher wieder die Kapitäne der sechs genommenen Dampfer kommen, schärfe ihnen ein, daß ich, wie ihnen bekannt, den Offiziersdienstthuer Badewitz zum Führer der „Westburn“ ernannt habe, daß sie also seine Anordnungen und Weisungen absolut zu befolgen und ihn in jeder Weise zu unterstützen haben. Ich führe ihnen die an Bord der „Westburn“ angebrachten Sprengpatronen zu Gemüte und betone, daß ich nicht einen Augenblick daran zweifle, der Offiziersdienstthuer Badewitz werde den ihm erteilten Befehl, das Schiff beim ersten Versuch einer Meuterei in die Luft zu sprengen, auch ausführen.

Ich sehe die „Westburn“ ohne Besorgnis scheiden, denn ich kann mich auf meine Leute verlassen. Die Führer der versenkten Dampfer haben mir ihrerseits auch dieses Mal ausdrücklich zugesichert, daß sie allein schon aus Dankbarkeit für die ihnen an Bord zuteil gewordene gute Behandlung meine Anweisungen befolgen und alles tun würden, um den Anordnungen des Prisenkommandos auf der „Westburn“ Geltung zu verschaffen.

Nach den ſpäter mir zu Geſicht gekommenen Zeitungsberichten iſt die „Weſtburn“ am 22. Februar 1916 am hellen lichten Nachmittag vor Santa Cruz auf Teneriffa eingetroffen. Einige Stunden vorher war von Norden kommend der große engliſche Panzerkreuzer „Sutlej“ (12 200 Tonnen) im Hafen vor Anker gegangen. Seine Ausguckpoſten haben ſcheinbar geſchlafen, daß ſie das Nahen der „Weſtburn“ nicht meldeten.

Als auf dem engliſchen Kriegsſchiff erkannt wurde, daß am Heck der „Weſtburn“ ſtolz die deutſche Kriegsflagge wehte, da befand ſie ſich bereits innerhalb der Dreimeilenzone, alſo in ſpaniſchen Hoheitsgewäſſern, und ihre Einfahrt war ſomit nicht mehr zu verhindern.

Es wurde mit den Hafenbehörden abgemacht, daß die Gefangenen zunächſt noch bis zum nächſten Morgen an Bord der „Weſtburn“ verbleiben ſollten, und der Priſenkommandant gab den letzteren nochmals zu verſtehen, daß er bei der geringſten Indiſziplin ihrerſeits das Schiff in die Luft ſprengen würde. Sie waren denn auch vernünftig genug, ſich durch die Nähe des engliſchen Kreuzers nicht zum Verſuche eines Gewaltſtreiches verführen zu laſſen.

Am nächſten Morgen wurden ſie teils an Land geſchafft, teils auf engliſchen Schiffen unterge-

bracht, und am frühen Nachmittag verließ die „Westburn“ den Hafen, um nicht von den Behörden beschlagnahmt zu werden.

Draußen wartete schon der Panzerkreuzer „Sutlej“, um die vermeintliche Beute in Empfang zu nehmen, sobald sie die Dreimeilenzone passiert haben würde. Kaum aber war die „Westburn“ außerhalb der Hafeneinfahrt angelangt, als plötzlich eine weiße Wolke sichtbar wurde, und man bald darauf sah, wie das Schiff wegsackte, während die Mannschaft sich in ein Boot rettete.

Wie die Zeitungen berichteten, war einer der Dampfkessel geplatzt, die sich ja allerdings in einem erbärmlichen Zustande befanden. Wenn das wahr wäre, dann könnte man mit Recht den englischen Behörden den Vorwurf nicht ersparen, daß sie ihre Schiffe mit minderwertigen Kesseln auf Reisen schicken. Andererseits war es doch aber wieder sehr nett von den Kesseln, daß sie ausgerechnet in der Stunde explodierten, wo die „Westburn“ entweder von den Hafenbehörden mit Beschlag belegt oder von englischen Kreuzern aufgegriffen werden mußte. Denn uns ist es begreiflicherweise lieber, daß die 4000 Tonnen Kohlen auf dem Meeresgrunde liegen, als daß sie von englischen Kriegsschiffen verbraucht werden.

Schon gleich am nächsten Tage, nachdem die

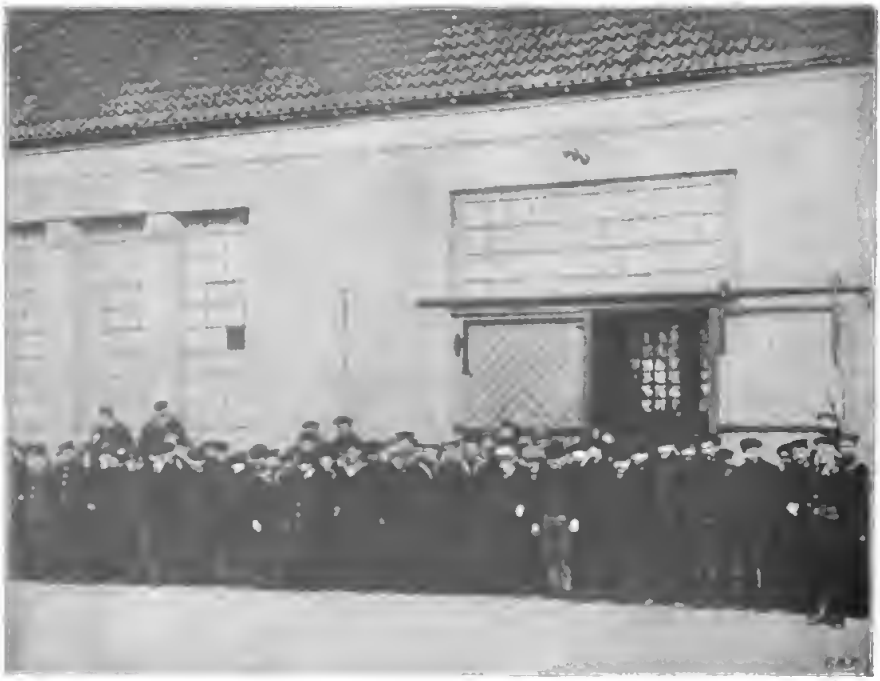
1908 - T. 3:09

Die „Maroni“ querab.

Die „Maroni“ sinkend.

199 - X 3411

Die „Saxon Prince“.



Die von der „Möwe“ gemachten Gefangenen
nach der Landung in Deutſchland.

„Westburn" sich von uns getrennt hatte, sichten wir einen neuen Dampfer. Nach vierstündiger Verfolgung erweist er sich als eine Niete, denn beim Lichte unseres Scheinwerfers stellen wir fest, daß wir es mit einem Neutralen zu tun haben. Wir verschwinden stillschweigend im Dunkel der Nacht in der Hoffnung, daß er uns nicht erkannt hat oder wenigstens nicht angeben wird.

Das nächste Schiff, das wir antreffen, ist ein großes, stattliches Passagierschiff, das wir leider laufen lassen müssen, da wir kein Begleitschiff haben, auf dem wir die Passagiere unterbringen können.

Obwohl wir uns jetzt wieder in sonst recht belebter Gegend befinden, treffen wir in den folgenden Tagen kein einziges Schiff. Man muß es den Engländern lassen, daß ihr Warnungs- und Meldewesen tadellos funktioniert. Es wird nun auch Zeit, an die Heimkehr zu denken, denn wenn die Nächte erst wieder kürzer werden und die Winterstürme vorbei sind, wächst die Gefahr, daß wir vielleicht kurz vor dem Ziel abgefangen werden.

Mit dem Erreichen nördlicherer Breiten fangen wir mehr und mehr Nachrichten des funkentelegraphischen deutschen Zeitungsdienstes auf, die uns Erfreuliches aus der Heimat melden. Eine ganz besondere Freude wird uns durch einen Funkspruch

bereitet, wonach 50 Mann von der Beſatzung mit dem Eiſernen Kreuz ausgezeichnet ſind. Ich laſſe es mir nicht nehmen, die von mir in erſter Linie Vorgeſchlagenen ſelber zu dekorieren, und es tut mir nur leid, daß ich nicht gleich die doppelte Zahl Kreuze verteilen kann.

Noch einmal läuft uns am 24. Februar ein guter Fang ins Netz. Hiermit kommen wir auch von der üblen Zahl dreizehn herunter. Es iſt der Franzoſe „Maroni“ (3109 Tonnen groß), der mit Stückgütern von Bordeaux nach Neuyork unterwegs iſt. Trotz der hohen Dünung gelingt es uns, 33 Franzoſen wohlbehalten bei uns an Bord zu nehmen. Das Schiff wird natürlich verſenkt. Zu unſerem großen Bedauern gehen auch 1000 Kiſten Pommery mit in die Tiefe. Wir können nicht an ſie herankommen, da ſie tief unten im Laderaum verſtaut ſind. Als Entſchädigung nehmen wir aber eine Unmenge Eier und ſehr ſchönen franzöſiſchen Käſe, ſowie andere lang entbehrte Genußmittel mit.

Erste Zeitungsnachrichten. Das Schicksal der „Appam“

Eine besonders willkommene Beute sind die an Bord der „Maroni“ vorgefundenen Zeitungen. Mit Behagen lesen wir die zornerfüllten Artikel über unsere Kreuzfahrt. Pirat ist noch eine der sanftesten Bezeichnungen, die die französische Presse für uns hat.

Noch weit mehr Vergnügen macht uns die Lektüre der englischen und amerikanischen Zeitungen, die sich auf der nächsten und letzten von uns versenkten Beute finden, dem britischen Dampfer „Saxon-Prince“ (3471 Tonnen), der Baumwolle, Getreide und Explosionsstoffe von Amerika nach England bringen soll.

Aus ihnen erfahren wir Näheres über den großen Eindruck, den das geheimnisvolle Verschwinden der zuerst von uns genommenen Schiffe bei den Reedereien und Versicherungsgesellschaften gemacht hat. Keine der hieran geknüpften Vermutungen kommt der Wahrheit auch nur nahe. Auf die Möglichkeit, daß ein deutscher Kreuzer die britischen Sperrlinien in der Nordsee durchbrochen haben

könnte, ist niemand verfallen, bis zu dem Tage, wo die „Appam“ die Vereinigten Staaten erreichte und ihre Passagiere authentische Berichte über den seltsamen Möwenvogel mitbrachten, dem sie und ihre Schiffe zum Opfer gefallen waren.

Aus vielen spaltenlangen Artikeln entnehmen wir mit der größten Genugtuung, daß Leutnant Berg den ihm erteilten Auftrag, so spät wie nur möglich in den Schutzhafen einzulaufen, aufs gewissenhafteste erfüllt hat. Da die Kohlenvorräte länger reichten als die Lebensmittel bei normalem Verbrauch, hatte er während der ganzen letzten Hälfte der Reise bis aufs äußerste verkürzte Rationen ausgeben lassen.

Trotz ihrer knurrenden Mägen hatten die vielen Hunderte von Passagieren sich bis zuletzt tadellos verhalten und nicht gemuckst. Der Gouverneur Merewether hebt vielmehr in einem langen Interview ausdrücklich die tadellose Disziplin hervor, die an Bord infolge des höflichen und dabei doch festen Verhaltens des Prisenkommandos gegen die ihrer Obhut anvertrauten Gefangenen geherrscht habe. Diesen war Freiheit gelassen, soweit es die Umstände nur irgend gestatteten. Sie durften sich tagsüber mit Deckspielen die Zeit vertreiben und allabendlich Konzerte veranstalten, ohne daß man sie hierbei störte. So entwickelte sich im Laufe der

Zeit ein sehr gutes Verhältnis zwischen den Gefangenen und ihren Wärtern.

Soweit unter den ersteren sich einzelne mit Aufruhrgedanken getragen haben sollten, paßten die übrigen schon von selbst auf, daß sie keine Dummheit begingen. Denn so gutmütig die deutschen Aufsichtsposten auch sein mochten, darüber war sich doch jeder klar, daß sie nicht zum Spaß Handgranaten als Waffen führten, und jedermann an Bord war überzeugt, daß auch Leutnant Berg bei dem geringsten Anzeichen keinen Augenblick gezögert haben würde, das Schiff in die Luft zu sprengen.

Beim Ansteuern der nordamerikanischen Küste hatte das Prisenkommando aus zahlreichen aufgefangenen Funksprüchen erfahren, daß dort überall britische Kreuzer in der Nähe waren. Durch geschicktes Manövrieren glückte es, ihnen aus dem Wege zu gehen, und am 15. Februar, also ganz nach dem aufgestellten Programm, war die Appam zum größten Erstaunen der amerikanischen Küstenwächter mit der deutschen Kriegsflagge am Heck auf der Reede von Newport News erschienen.

Ihr Eintreffen dort erregte ungeheures Aufsehen. Niemand vermochte es sich zu erklären, wie die deutsche Kriegsflagge so plötzlich hier jenseits des Atlantik auftauchen konnte. Die allgemeine Neu-

gierde ſteigerte ſich noch, als die Zeitungsreporter berichteten, daß viele Hunderte von Engländern ſich auf der „Appam“ befänden, jeder Verkehr mit ihnen aber durch mit Handgranaten ausgerüſtete deutſche Poſten unmöglich gemacht wäre.

Nur die amerikaniſchen Regierungsbeamten durften an Bord kommen. Auch ſie waren durch die unvorhergeſehene Ankunft des Schiffs derart überraſcht, daß ſie anfangs abſolut nicht wußten, was ſie damit anfangen ſollten. Einige von ihnen meinten ſogar anfänglich, nicht Leutnant Berg, ſondern den an Bord befindlichen früheren Führer Harriſon als Kapitän anſehen zu ſollen. Als aber daraufhin der engliſche Konſul an Bord kam und an den Verhandlungen teilnehmen wollte, kam er bei Leutnant Berg ſchlecht an. Dieſer komplimentierte den ungebetenen Gaſt in beſchleunigtem Tempo wieder die Fallreepstreppe hinunter, und Bergs Anſpruch, daß er allein der Herr des Schiffes ſei, wurde denn auch bald darauf endgültig von der oberſten Regierung in Waſhington anerkannt.

Die weiteren Verhandlungen führten dahin, daß die Engländer und Neutralen am nächſten Tage freigelaſſen wurden.

Über die „Appam“ ſelbſt und die an Bord befindlichen Deutſchen war man ſich einige Zeit im Zweifel, ob das Schiff als Priſe oder als Kriegs-

ſchiff anzuſehen ſei. In letzterem Falle hätte ſie entweder den Hafen nach Ablauf einer beſtimmten Friſt verlaſſen müſſen oder ſie wäre von den Behörden der Vereinigten Staaten bis zum Ende des Krieges mit der Beſatzung interniert worden.

Als Priſenſchiff konnte dagegen die „Appam“ nach dem Sondervertrage von 1828 zwiſchen Preußen und den Vereinigten Staaten an ihrem Zufluchtsort beliebig lange liegenbleiben. Zwar behauptete der engliſche Botſchafter, dieſer Vertrag ſei durch den Artikel 21 der Haager Konvention von 1907 aufgehoben, nach welchem eine wegen Mangels an Vorräten in einem neutralen Hafen eingelaufene Priſe wieder an ihre Eigentümer zurückfällt, wenn ſie nach Auffüllen der Vorräte nicht alsbald wieder ausläuft.

Aber es war nur ein Stückchen echt britiſcher Unverfrorenheit, wenn der Botſchafter ſich auf die Haager Konvention berief, denn dieſe iſt von England niemals ratifiziert worden. Selbſt die Amerikaner ließen ſich deshalb auf ſeinen Anſpruch nicht ein. Die „Appam“ wurde vielmehr als Priſe anerkannt und durfte dementſprechend in Hampton Roads verbleiben, wo ſie von den Kommandanten unſerer beiden anderen Hilfskreuzer „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ und „Prinz Eitel Friedrich“ freudigſt begrüßt wurde.

Man kann sich wohl vorstellen, mit welcher Freude uns die guten Nachrichten von unserem Tochterschiff und über das auch von feindlicher Seite ohne Einschränkung anerkannte ebenso energische wie taktvolle Verhalten des Leutnants Berg erfüllte.

Das heißt, was die Anerkennung angeht, muß ich der Wahrheit gemäß berichten, daß der englische Gouverneur Merewether sein Lob für Leutnant Berg und dessen Mannschaften allerdings durch Zusätze einschränkt, wie: „Es gibt also doch eine Abart von Teutonen, die die Gesetze der Menschlichkeit anerkennen und danach handeln“, oder: „Daß wir nicht versenkt, sondern nach Norfolk gebracht wurden, geschah wahrscheinlich, um den Vereinigten Staaten den Beweis eines neuen, menschlich fühlenden Deutschtums zu liefern“.

Selbst ein so anerkannt deutschfreundlicher hoher Staatsbeamter wie Gouverneur Merewether hält somit entweder die Mehrzahl der Deutschen im Innersten seines Herzens für gewohnheitsmäßige brutale Barbaren, oder er glaubt doch wenigstens, sich bei seinen englischen Landsleuten dafür entschuldigen zu müssen, daß er einzelnen von uns eine anständige Gesinnung zutraut.

Dicke Luft ringsum

Über die „Möwe“ selbst entnehmen wir aus den Zeitungen, daß allein der Wert der bis zur Abfahrt der „Appam“ versenkten Schiffe mit ihren Ladungen von Sachverständigen auf 40 Millionen Mark berechnet worden ist. Wenn man noch hierzu zählt, was wir auf der zweiten Strecke unserer Kreuzfahrt vernichtet haben, kommt eine recht anständige Totalsumme heraus.

Die Zeitungen sind außerdem so freundlich zu verraten, daß weit schlimmer als der ziffernmäßig nachweisbare direkte Schaden die schwere Beunruhigung der ganzen atlantischen Schiffahrt durch die „Möwe“ sei, und daß die Versicherungsgesellschaften nicht mehr mitmachen wollen.

Sehr amüsant ist es auch, daß man die Ausbruchversuche der in Buenos Aires und Punto Arenas internierten Dampfer „Bahrenfeld“ und „Turpin“ mit unserem Auftreten im Atlantik in Zusammenhang bringt und vermutet, wir hätten Geschütze und Munition für sie mitgeführt.

Überhaupt, was man uns nicht alles zutraut! Einmal wird unser Deplacement mit 2000, das

andere Mal mit 5000, ja ſogar mit 8000 Tonnen angegeben, als ob die brave „Möwe“ eine Außenhaut aus Gummi hätte. Nach einem anderen Zeitungstelegramm ſind wir der große Kreuzer „Roon“ und bei den Bermudas-Inſeln durch den engliſchen Kreuzer „Drake“ nach dreiſtündigem Gefecht vernichtet worden.

Zwar gilt es im allgemeinen für ein Wahrzeichen langen Lebens, wenn man bei beſter Geſundheit die eigne Todesanzeige lieſt. So ganz wohl fühlen wir uns bei alledem aber doch nicht, denn ſeit dem Eintreffen der „Appam“ in Norfolk weiß man in der britiſchen Admiralität ohne Zweifel beſſer über uns Beſcheid, als in den Redaktionen; jeder ihrer Spürhunde, die jetzt überall nach uns ſuchen, hat ſicherlich eine genaue Beſchreibung von uns, und keine Vermummung würde uns helfen, wenn wir mit einem von ihnen zuſammentreffen ſollten.

Wir fahren deshalb mit drei- und vierfacher Vorſicht, je näher die Stunde herankommt, in der die berühmte quer über die Nordſee gezogene Sperrkette zum zweiten Male durchbrochen werden ſoll.

Durchbruch und Heimkehr

Nur noch 24 Stunden Fahrt haben wir vor uns bis zur ersten Linie wo wir die britischen Vorposten vermuten dürfen. Bei unsern Gefangenen herrscht frohe Hoffnungsstimmung, denn sie glauben, daß wir nunmehr bald mit ihnen tauschen werden. Ja, sie haben daraufhin schon starke Wetten abgeschlossen. Wir vermögen ihnen aber den Gefallen des Erwischtwerdens nicht zu tun und nähern uns Schritt für Schritt den heimischen Gewässern.

Wir schreiben den 28. Februar. Es herrscht richtiges Frühlingswetter. Wir passieren einen großen norwegischen Segler und drücken uns sachte zwischen zwei Rauchwolken durch, die aller Wahrscheinlichkeit von englischen Vorpostenfahrzeugen herrühren.

Nachmittags setzt starker Wind ein, der sich bald zum Sturm entwickelt. Das Schiff schlingert bei grober See querein sehr heftig. Dicke Schneeböen fegen über uns hinweg, und nachdem wir erst vor so kurzer Zeit die Tropen verlassen haben, wird der mit dem Sturm verbundene Temperaturunterschied doppelt von uns empfunden. Der

Gesundheitszustand an Bord ist aber noch immer ein ganz vorzüglicher, so daß wir trotz aller Anstrengungen und Strapazen bisher nicht einen einzigen Leichtkranken an Bord hatten.

In der folgenden Nacht wird es erträglicher. Es ist ganz dunkel, und mit frischem Wind von achtern geht es rasch vorwärts. Aus den lauten Funksprüchen entnehmen wir, daß wir mitten im Bereich der feindlichen Patrouillenschiffe angekommen sind, aber glücklicherweise sichten wir nicht ein einziges von ihnen.

Unter den zahlreichen Rauchwolken, die von dem überaus regen Schiffsverkehr zwischen England und den skandinavischen Staaten zeugen, ist eine, die nur von einer größeren Schiffsgruppe stammen kann. Vermutlich ist es eine Flottille britischer Torpedobootszerstörer. Sollte sie auf unseren Rauch zuhalten, dann sind wir verloren. Der Gedanke ist nicht schön, daß wir so kurz vor dem Endziel vielleicht doch noch abgefangen werden könnten.

Aber auch diese kritische Zeit geht vorüber. Bei prächtigem Wetter werden in der Ferne Norwegens schneebedeckte Küsten sichtbar. Immer weiter geht es mit äußerster Kraft. Wir geben dem Chef der deutschen Hochseeflotte Nachricht, daß wir auf dem Anmarsch sind, und daß feindliche Seestreitkräfte sich in der Gegend aufhalten.

Frühmorgens sichten wir voraus die Rauchwolken der uns zum Schutze entgegengesandten deutschen Torpedoboote und dürfen aufatmen. Sollte jetzt der Feind kommen, dann wird er sich zunächst mit ihnen zu beschäftigen haben.

Ehe die Boote uns erreichen, steigt dicker Nebel auf, so daß wir sie aus dem Auge verlieren und auch an den ihnen folgenden Kreuzern ungesehen vorbeilaufen. Als einige Stunden später im Osten das erste Stück deutschen Landes, die Insel Amrum als schwacher grauer Streifen, in Sicht kommt, befinden wir uns wieder allein.

Nicht lange nachher aber tauchen abermals deutsche Kriegsschiffe in großer Zahl auf. Ein unbeschreibliches Glücksgefühl erfüllt uns, wir sind wieder daheim. Funksprüche und Flaggensignale werden gewechselt. Als wir Helgoland in strahlendem Sonnenschein in Sicht bekommen, befinden wir uns im Geleit von drei Wachtkreuzern, vier Linienschiffen und zahlreichen Torpedobooten.

Der Flottenchef entbietet uns durch Funkspruch sein Willkommen. Vom Flaggschiff der Vorpostenstreitkräfte begrüßen drei donnernde Hurras die in unserem Vortopp gehißten Reedereiflaggen der von der „Möwe“ versenkten Schiffe. Beim Feuerturm „Roter Sand“ kreisen drei Wasserflugzeuge über uns in der Luft. Durch festlich geflaggte

Schiffsreihen hindurch laufen wir in den heimischen Kriegshafen ein.

Unser oberster Kriegsherr begrüßt die Ankunft der „Möwe“ mit folgendem Telegramm:

„Großes Hauptquartier, 5. 3.

Ich heiße Sie und Ihre tapfere Besatzung nach langer und von glänzenden Erfolgen begleiteter Kreuzfahrt herzlich im Heimatshafen willkommen und spreche Ihnen allen Meinen Kaiserlichen Dank für Ihre Taten aus, welche im ganzen deutschen Volke Widerhall gefunden haben. Der gesamten Besatzung verleihe Ich das Eiserne Kreuz zweiter Klasse, Sie selbst ersuche Ich, sich baldmöglichst bei Mir im Hauptquartier persönlich zu melden.

Wilhelm I. R.“

Unsere Kreuzfahrt ist beendet und damit auch mein Bericht.

Nur eins muß ich hier noch hinzufügen:

Was immer die „Möwe“ erreicht haben mag, verdankt sie neben ihren trefflichen See-Eigenschaften und dem guten Glück, dem über alles Lob erhabenen, nie versagenden Eifer meiner Untergebenen. Nie

werde ich vergeſſen, mit welcher Pflichttreue und Hingebung ſie auch unter Verhältniſſen, die die höchſten Anſprüche an ſie ſtellten, ſtets freudig ihr Beſtes hergegeben haben. Mit ſolchen Leuten an Bord braucht unſere Flotte den Kampf auch mit ſtärkeren Gegnern nicht zu ſcheuen, als ſie uns beſchieden waren.

„Der bekannte Verlag steht in vorderster Reihe in Hinblick auf den den Augenblick weit überragenden Wert seiner Veröffentlichungen."

Freie Bildungsblätter

Kriegsbücher des Perthesverlages

„Sehr gewählt sind ‚Perthes' Schriften zum Weltkrieg'... jede einzelne eine wirkliche Bereicherung ..."

Kriegsratgeber des Dürerbundes 1915/16

Digitized by Google

Das Repetitorium des Kriegsverlaufs

Das deutsche Feldzugsbüchlein 1914/15

Erster Teil. Kriegschronik bis zum Fall von Antwerpen — Feldzugsbriefe. Mit 3 Übersichtskarten der Kriegsschauplätze, einem Bilde des Deutschen Kaisers, einer Einführung von Cäsar Flaischlen und einem Beitrag von Ferdinand Avenarius. Preis 1 M.

Zweiter Teil. Kriegschronik bis zum 31. Dezember 1914 — Feldzugsbriefe — Kriegsbilanz und Stellung der Schlachtfronten am 31. Dezember 1914. Mit 5 Übersichtskarten, einer Einführung von E. Lissauer und einem Beitrag von G. Schüler. Preis 1 M.

Dritter Teil. Kriegschronik vom 1. Januar bis 31. März 1915 — Feldzugsbriefe. Mit 3 Übersichtskarten. Einführung von Oberhofprediger D. Dryander, Berlin; Gedicht „Masuren" von Auguste Supper und Sonderbeigabe „Gesang der Toten" von Cäsar Flaischlen. Preis 1 M.

Vierter Teil. Kriegschronik vom 1. April bis 30. Juni 1915. Berichte aus dem Hauptquartier. Mit 4 Übersichtskarten. Gedichte: „Deutsche Ernte" von Hans Heinrich Ehrler und „Frauen" von Hildegard von Mach. Preis 1 M.

Fünfter Teil. Kriegschronik vom 1. Juli bis 30. September 1915. Berichte aus dem Hauptquartier; Feldzugsbriefe. Mit 5 Übersichtskarten. Gedichte: „Die Toten" von Georg Stammler: „Weihnachten" von Otto König. Preis 1 M.

Sechster Teil, bis zu den Kämpfen um Verdun, erscheint im Sommer 1916.

Genau! — Kurz! — Handlich!

Wie wird das Feldzugsbüchlein beurteilt?

„Die Berichte unter dem Datum des Ereignisses — das einzig Richtige ... Deshalb darf man als vorläufigen Ersatz dafür dieses deutsche Feldzugsbüchlein freudig begrüßen." Hamb. Fremdenbl.

„Läßt man den ganzen Krieg noch einmal an sich vorüberziehen, so ist zum Durchdenken des ganzen Kriegsganges vor allem das billige Deutsche Feldzugsbüchlein des Verlags Friedrich Andreas Perthes A.-G. in Gotha zu empfehlen."

Deutsch-protestantische Bücherschau

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Drei 1-Mark-Bücher aus dem Felde

Kriegsbriefe deutscher Studenten

Gesammelt und herausgegeben von

Dr. Philipp Witkop

Professor der neueren Literaturgeschichte an der Universität Freiburg i. B.

„Nur mit tiefer Ergriffenheit wird man diese Zeugnisse lesen ... Der Geschichtschreiber des Weltkrieges wird an ihnen nicht vorübergehen dürfen." Breslauer Hochschulzeitung

„Der Herausgeber hat mit feinstem Einfühlen gesichtet, ... so daß jedes Stück die größtmögliche Wirkung tut." Hamb. Fremdenbl.

Kriegsbriefe eines Feldarztes

Von

Oberarzt Dr. Paul Gerhard Plenz

„Bei der Schilderung der abwechselungsreichen Erlebnisse von Dr. Plenz glaubt man oft ein Aufleuchten in den müden Augen der Verwundeten zu sehen, die voll dankbaren Herzens wissen, daß ihnen Hilfe naht." Deutsches Volksblatt, Wien

---

Das Erlebnis unserer Kriegsfreiwilligen

Im Auftrage des Bundes für Schulreform herausgegeben von

Dr. W. Warstat

Als Gegenstück zu den „Kriegsbriefen deutscher Studenten" soll diese Sammlung für den Geist unserer jüngsten Kämpfer Zeugnis ablegen.

Preis in steifem Umschlage je eine Mark

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Ein Hausbuch aus und für Kriegszeiten!

Deutsche Dichter-Kriegsgabe

Dem deutschen Volke dargebracht
Herausgegeb. von Leopold Klotz
Preis 1.60 M.; in Geschenkband 3 M.

Mit bisher unveröffentlichten Prosabeiträgen u. neuen Gedichten von

Helene Christaller,	Wilhelm Fischer-Graz,
Johannes Dose,	Cäsar Flaischlen,
E. von Maltzahn,	Karl Henckell,
K. H. Maurer,	Hermann Hesse,
Wilhelm v. Scholz,	Isolde Kurz,
Wilhelm Schussen,	Friedrich Lienhard,
Adelheid Stier,	Hugo Salus,
Auguste Supper,	Heinrich Schäff u. a.
Ludwig Finckh,	

„Unter den Erscheinungen der Kriegsliteratur steht diese Dichter-Kriegsgabe, die sich von der schnellfertigen, geschäftstüchtigen wie von der patriotisch-marktschreierischen Art gleicherweise fernhält, mit an höchster Stelle." Tägliche Rundschau

„Ein wirklich schönes Buch, das seinen Zweck, in ernster Zeit Stunden der Erhebung und der Zuversicht zu verschaffen, nicht verfehlen wird." Allg. Deutsche Lehrerzeitung

„Wenn Deutschland ein solches Barbarenland wäre, wie es unsere Feinde hinstellen, dann könnte es nicht ein Buch wie die Deutsche Dichter-Kriegsgabe in die Welt hinausschicken."
Sächsische Staatszeitung

„Die Aufsätze, die in diesem Buch den Gedichten vorangestellt sind wirken schon heute historisch. Es sind wertvolle Gedenkblätter — was den Inhalt betrifft — an die Sommer- und Herbstmonate von 1914 und novellistisch gefärbte Stimmungsbilder der ernsten Zeit." Literarisches Echo

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Perthes' Schriften zum Weltkrieg

1. Die weltgeschichtliche Mission der deutschen Bildung. Kriegsvorlesungen, gehalten an der Universität Leipzig von Priatdoz. Dr. Ernst Bergmann. Preis 80 Pf.

„Es sind wertvolle Gedanken, die der von hoher nationaler Begeisterung erfüllte, aber gegen unsere Mängel keineswegs blinde Verfasser in schwungvoller Sprache darbietet." Württ. Schulwochenblatt

2. Das Gewissen der deutschen Gegenwart E. M. Arndt. Ein Vortrag von Ernst Müsebeck, Berlin. Preis 50 Pf.

„... darf als der beste Führer zu Arndt bezeichnet werden."
Hist. Zeitschr. (Am Schluß d. Aufs. Probleme d. Arndtbiographie)

3. Der Idealismus als Träger des Kriegsgedankens. Von Lic. Dr. H. Scholz, Privatdozent an der Universität Berlin. Preis 60 Pf.

„Es ist eine streng sachliche Untersuchung der Frage, ob der kritische Idealismus, d. h. ‚die Fähigkeit, das Sinnvolle im Wirklichen aufzufinden und auszudrücken', den Krieg unter Umständen zu rechtfertigen vermöge ... Der Verfasser exemplifiziert nicht auf den gegenwärtigen Krieg; seine Darstellungen gelten für uns so gut wie für unsere Feinde, für unsere wie für alle Zeiten."
Literarisches Zentralblatt

4. Die Hoffnung des Iren. Von Dr. Christian F. Weiser, Berlin. Preis 80 Pf.

„Der Reichtum des Büchleins kann hier nicht angedeutet werden; aber es sei bemerkt, daß die vielen ineinanderlaufenden Fäden ein höchst problemreiches Gewebe vor uns ausbreiten, geschmückt mit sehr witzigen Pointen und überreich an philosophischen Gedanken. Übrigens sind die Weiserschen Gedankengänge keineswegs aus der Luft gegriffen, sondern wachsen aus Erlebnissen und Gesprächen mit Deutschamerikanern und Iren dort drüben und aus gründlicher Kenntnis vom Wesen deutschen Geistes heroor." Der Tag

5. Krieg und Volksschule. Ein Zeitbild mit Vorschlägen f. Leitung u. Unterricht von Dr. Kurt Krebs, Bürgerschuloberlehrer in Leipzig. Preis 80 Pf.

„Das flott geschriebene Büchlein schildert den tiefgreifenden Einfluß, den der Krieg insbesondere auf die Volksschule geübt hat."
Süddeutsche Zeitung

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Perthes' Schriften zum Weltkrieg

6. Politik und Moral. Eine Unterſuchung über den ſittlichen Charakter der modernen Realpolitik. Von Privatdozent Dr. H. Scholz, Berlin. Preis 60 Pf.

„Es iſt Scholz geglückt, mit aller Deutlichkeit den Abſtand der modernen realpolitiſchen Theorie von der machiavelliſtiſchen darzuſtellen ... Das Büchlein iſt keineswegs die Arbeit eines ‚weltfremden Philoſophen', ſondern eine ſehr lehrreiche und wertvolle Studie, die zur verſtändnisvollen Beurteilung des Weltkrieges viel beitragen kann." Tägliche Rundſchau

„Das Durcharbeiten dieſes Werkchens kann eine weit tiefere Befriedigung auslöſen als viele der unzähligen Kriegserſcheinungen." Neue Bahnen

7. Der Krieg und das Chriſtentum. Von Privatdozent Dr. H. Scholz, Berlin. Preis 1 M.

„Unſeren Leſern ſei das Buch warm empfohlen; ſie werden es auch dort mit Nutzen und Befriedigung leſen, wo ſie dem Verfaſſer nicht ganz folgen können." Deutſche Tageszeitung

8. Zehn Monate italieniſcher Neutralität. Von Severus. Preis 1.50 M.

„Ein hochgeachteter deutſcher Gelehrter liefert hier unter Zuſtimmung des Auswärtigen Amts eine eindringende Kritik des italieniſchen Grünbuches und zieht auch die in dem jüngſt erſchienenen öſterr. Rotbuch enthaltenen Dokumente zu Rate." Berner Bund

„Es iſt höchſt feſſelnd, den ſcharfſinnigen Darlegungen des ungewöhnlich gut eingeweihten Verfaſſers zu folgen." Lit. Zentralblatt

9. Philoſophie des Krieges in Umriſſen. Acht volkstümliche Univerſitätsvorträge von Privatdozent Dr. H. Gomperz, Wien. Preis 2.50 M.

„Ein abgeklärter, kluger und klar entwickelter Führer, dem weiteſte Verbreitung zu wünſchen iſt." Frankfurter Zeitung

10. Ausgewählte diplomatiſche Aktenſtücke zur orientaliſchen Frage. Zuſammengeſtellt und erläutert von Dr. Karl Strupp. Preis 5 M.

Eine Auswahl grundlegender Quellen zur Geſchichte des nahen Oſtens bis in die neueſte Zeit.

11. Deutſchlands geiſtiges Leben im Weltkrieg. Von Walter Goetz. Preis 1 M.

Die Summe unſerer Geiſtesarbeit in der Kriegszeit!

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Ein Kriegsdokument von bleibendem Wert!

Der Kampf des deutschen Geistes im Weltkrieg

Dokumente des deutschen Geisteslebens aus der Kriegszeit

Herausgegeben von **Karl Hönn**

Politik. Dr. M. von Hagen, Berlin.

Die Veränderungen des Wirtschaftslebens. Geh. Hofrat Prof. Dr. Gothein, Heidelberg.

Recht. Professor Dr. Rumpf, Mannheim.

Philosophie. Privatdozent Dr. E. Bergmann, Leipzig.

Das sittlich-religiöse Leben. Pfarrer F. Koehler, Berlin.

Die Dichtung. Professor Dr. Phil. Witkop, Freiburg i. Br.

Nation, Drama, Theater. Dr. K. C. Bry, Heidelberg.

Bildende Künste. Dr. W. F. Storck, Mannheim.

Musik. August Spanuth, Berlin.

Erziehungs- und Bildungsaufgaben. J. Tews, Generalsekretär, Berlin.

Die Zeitungen im Kriege. Dr. H. Diez, Dir. des W. T. B., Berlin.

Die Zukunft der deutschen Presse. Geh. Hofrat Professor Dr. Karl Bücher, Leipzig.

Frauenbewegung. Dr. Paula Scheidweiler, Freiburg i. Br.

Preis in Pappband drei Mark

„Befähigte Leute, die etwas zu sagen haben, sprechen hier in der heute so sympathischen konzentrierten Gedrungenheit über deutsche Geisteskultur zur Kriegszeit ... Alle diese Aufsätze bilden ein Kulturdokument, das noch in fernsten Zeiten von der Erneuerung des deutschen Geistes zeugen wird."

Weserzeitung

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Das erſte und grundlegende Sammelwerk für die pädagogiſche Behandlung des Krieges!

Der Weltkrieg im Unterricht

Vorſchläge und Anregungen
zur Behandlung der weltpolitiſchen Vorgänge
in der Schule

Neue Erzieherpflichten für unſere Zeit. Profeſſor Dr. Fr. W. Foerſter, München.

Der Religionsunterricht. Lyzeumsdirektor H. Spanuth, Hameln.

Der deutſche Unterricht. Prof. Dr. Phil. Witkop, Freiburg i. Br.

Der Geſchichtsunterricht. Dr. R. Wuſtmann, Dresden.

Die alten Sprachen. Profeſſor Dr. K. Hönn, Mannheim.

Der engliſche Unterricht. Profeſſor Dr. G. Hellmers, Bremen.

Der franzöſiſche Unterricht. Profeſſor Dr. G. Hellmers, Bremen.

Der erdkundliche Unterricht. Profeſſor Dr. F. Lampe, Berlin.

Mathematik u. Naturwiſſenſchaften. Direktor Prof. Dr. Umlauf, Hamburg.

Das Völkerrecht im Unterricht. Dr. H. Wehberg, Düſſeldorf.

Preis in Pappband Mark 2.80

„Ein ſehr verdienſtvolles Unternehmen der Verlagsbuchhandlung ... Den Kollegen kann ich die Beſchäftigung mit dem Buche angelegentlichſt empfehlen." Die höheren Mädchenſchulen

„Unter den umfangreichen Büchern, die ſich mit der Einwurzelung einer größeren Lebensauffaſſung in beſtimmten Volksgebieten befaſſen und die neuen treibenden Kriegsreiſer raſch und entſchloſſen auf die alten Friedensbäume aufpfropfen möchten, erſcheint mir das Sammelwerk ‚Der Weltkrieg im Unterricht' als das beſte." Frankfurter Zeitung

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Karl Lamprecht †

Aus Karl Lamprechts nachgelassenen Schriften

Deutsche Zukunft — Belgien

Preis eine Mark

„Wir empfehlen die kleine, aber äußerst anregende Schrift Lamprechts auf das wärmste." Der Reichsbote

Deutscher Aufstieg 1750—1914

von Karl Lamprecht

23. bis 25. Tausend

Preis eine Mark

„Von historischen Werken über die Vorgeschichte des Krieges möchte ich ganz besonders empfehlen Karl Lamprechts ‚Deutscher Aufstieg 1750—1914'. Die Lektüre des Werkchens des Leipziger Historikers ist ein Genuß voll freudiger Tiefe." Frankfurter Zeitung

Zeugnisse zum Deutschen Aufstieg 1750—1914

Ein Lesebuch für den Deutschen; nach Karl Lamprechts gleichnamiger Schrift herausgegeben von

Dr. Alfred Hönger

Preis gebunden zwei Mark

„So ist ein wirkliches Volkslesebuch zustande gekommen." Zeitschrift für den deutschen Unterricht

Karl Lamprecht

Eine Erinnerungsschrift von

Rudolf Kötzschke und Armin Tille

Preis eine Mark

„Die Gedenkschrift wird den Angehörigen der zahlreichen Lamprecht-Gemeinde eine hochwillkommene Gabe sein." Berliner Tageblatt

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Der erste Gesamtbericht über die Zustände in den deutschen Konzentrationslagern in England

In England interniert

Eine Geschichte
des Gefangenenwesens in England von
Kriegsbeginn bis zum Frühjahr 1916

von

Hans Erich Benedix

Preis eine Mark

Das Buch rundet sich über Skizzen und persönliche Impressionen hinaus zum ersten vollständig ausgeführten, historisch wertvollen Bilde des englischen Gefangenenwesens im Weltkriege. Der anfangs menschenunwürdige Zustand der Lager, die allmähliche Besserung durch organisatorische Selbsthilfe, die wechselnde Haltung der Internierten und des Wachtpersonals und endlich der steigende Kriegsdruck in England, der auf den Zustand einiger Lager stark zurückwirkte, werden dabei deutlich. — Zuverlässiger und ausführlicher als kurze, meist rein persönlich gestimmte Berichte, wird das Buch allen, die vom Schicksal unserer Gefangenen zu hören wünschen, insbesondere natürlich den Angehörigen, willkommen sein.

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Eine neue Buchreihe für jedermann! Die Vorbereitung auf unsere künftige Auslandsarbeit!

Perthes' Kleine Völker- und Länderkunde

zum Gebrauch im praktischen Leben

Die Sammlung bietet:

die einzige Geschichtsdarstellung auf landeskundlicher Grundlage;

die Darstellung der natürlichen, politischen und kulturellen Entwicklung des Landes;

eine ausführliche, reiches, praktisches Material verwertende Würdigung des gegenwärtigen Zustandes des Staates, der Wirtschaft u. Gesellschaft;

Karten und Tabellen.

Die Sammlung wendet sich:

an die Vertreter der Wissenschaft, der Diplomatie, der Presse und der freien Berufe sowohl wie an alle Angehörigen von Handel und Industrie.

Es sind erschienen:

Irland ..... Von Dr. J. Pokorny, Wien
Rumänien ..... Von Professor Dr. Freiherr O. von Dungern, Graz

Es werden ab Sommer 1916 rasch nacheinander erscheinen:

Italien ..... Von Dr. L. M. Hartmann, Wien
Schweden ..... Von Dr. Fr. Arnheim, Berlin
Bulgarien .... Von Prof. Dr. A. Ischirkoff, Sofia
Polen ..... Von Dr. E. Zivier, Pleß
Türkei. Von Prof. Faik-Sabri-Bey, Konstantinopel

Der Preis des geb. Bandes beträgt zwischen 3 u. 5 Mark

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Schon früher erschienen, aber von höchster Bedeutung für die Gegenwart!

Altgermanische Meeresherrschaft

Von Dr. Conrad Müller

Mit 13 Tafeln und 2 Karten. XII u. 486 S.

M. 10.—, gebunden M. 11.50

Ein prächtiges Buch. Eine auf wissenschaftlicher Grundlage aufgebaute, erschöpfende Sammlung der altdeutschen Seepoesie, Meeresbeherrschung und Weltbesiedlung. Von der Urzeit über die Seemythen führt es uns durch die Anfänge des geschichtlichen Lebens der Germanen zur See bis zur stolzen Wikingzeit. National durch und durch, dabei jeder hohlen Phrase abhold, weil überall auf eigne eingehende Forschung gegründet: so gibt sich dies Werk als ein kongeniales Zeugnis und Erzeugnis germanischer Schaffensfreude, germanischen Abkunftstolzes. Eine maritime Kulturgeschichte unserer Altvordern im weitesten Sinne des Wortes und Begriffs „Nordgermanen", wie sie bisher kaum jemals geschrieben worden ist.

Leipziger Zeitung

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

+ Das Rote-Kreuz-Werk +

Der große Krieg
als Erlebnis und Erfahrung

Auf Anregung und unter Mitwirkung des Zentralkomitees vom Roten Kreuz herausgegeben von

Ernst Jäckh

Drei Bände,

gedruckt in der Heinz-König-Fraktur, im Einband und mit Vorsatz von Professor J. V. Cissarz-Stuttgart, mit der Rote-Kreuz-Plakette von Hermann Gies-München

je zehn Mark

Band 1: „Der Krieg als Erlebnis"

Sommer 1916 erschienen.

Dieses Werk tritt nicht in Wettbewerb mit den vielen umfangreichen Darstellungen, die chronikartig den äußeren Verlauf des Krieges verfolgen. Sein Anlaß und sein Ziel liegt höher. Nicht die äußeren Ereignisse des Krieges, sondern der Geist und die Stimmung, in der er geführt wurde, und der ungeheure Schatz neuer umwälzender Erkenntnisse und Erfahrungen, die er uns vermittelt hat, sollen hier in kurzen, persönlichen Aufzeichnungen der hervorragendsten Sachkenner festgehalten werden. In dankenswerter Hingabe haben sich Wissenschaftler, Künstler und führende Männer der Praxis vereint, um ein dauerndes Bild des gewaltigen Völkerringens aufzuzeichnen und dem Roten Kreuz neue, große Mittel zuzuführen, so daß das Werk nicht nur ein Denkmal der Zeit und deutscher Buchkunst, sondern auch ein Denkmal der Nächstenliebe bildet.

Von jedem verkauften Exemplar jedes Bandes fließen dem Roten Kreuz zwei Mark zu!

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

+ Das Rote-Kreuz-Werk +

Erſter Band:

Der Krieg als Erlebnis

Preis zehn Mark

Inhalt:

Geleitwort.
Reichskanzler von Bethmann Hollweg.

Das diplomatiſche Vorſpiel.
Beiträge von Oncken, Weber, Meinecke.

Die Mobilmachung.
Kaiſer- und Kanzlerworte; Beiträge von Bahr, Wöhrle, Klatt, Fiſcher.

Die Kämpfe.
Briefe und Berichte von allen Kriegsſchauplätzen, ausgewählt von Witkop.

Das Geſicht Deutſchlands und der verbündeten Länder im Krieg.
Beiträge von Scheffler, von Scholz, Brackmann, Bär, von Bunſen, Weill, Biro, Mach, Safvety-Zia.

Der Geiſt im Krieg.
Beiträge von Lamprecht, Dix, Conrad, Roſegger, Heſſe, Corinth, Wilamowitz-Möllendorf, Joel, Miſch, Scheler.

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Vom beſchaulichen Reiſen in Friedens- und Kriegstagen! Ein Frühjahrs- u. Sommerbuch!

Ein Buch der Heimatliebe und Heimatfreude:

Wilhelm von Scholz

Reiſe und Einkehr

Preis in biegſamem Rauhpappband 3 Mark

Aus Briefen an den Verfaſſer:

„In Ihrem Buche leſe ich mit größtem Entzücken."
Dr. Ernſt Horneffer

„Wüßte ich es nicht ſchon aus Ihrem dramatiſchen und dramaturgiſchen Schaffen — Ihre Führung durch das Schloß in Bruchſal würde es mir dartun, welche Begabung und angeborenen Sinn für architektoniſchen Aufbau Sie haben. Ihrer Raumdarſtellung wüßte ich aus ſämtlichen Literaturen nichts an die Seite zu ſtellen. Das iſt ſchlechthin meiſterhaft." Eduard Stucken

Das Buch iſt wunderhübſch ausgeſtattet. Die zarte und doch tiefe Farbe des Umſchlags iſt zum zweifarbigen Aufdruck des Titelſchildes ungewöhnlich fein und harmoniſch abgetönt. Auch die Bildreproduktionen ſind ſehr anerkennenswert. Die Aufſätze ſelber ergänzen ſich ſo glücklich und ſo voll Anſchauung, Farbe und lebendigſter Nachdenklichkeit, daß ſie auf ihrem Gebiete geradezu Klaſſizität beanſpruchen dürfen. Unſagbar wohltuend führen ſie uns aus dem Schickſalsdunkel der Jetztzeit auf helle löſende Ebenen und Höhen. Philipp Witkop

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha